RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

Stałe działy:

„Postępy w Przemyśle". — „Dział Samochodowy". — „Dział Rowerowy i Motocyklowy". — „Elektro- i Radjotechnika". — „Komunikacja i Transport". — „Dział Maszyn Rolniczych". — „Dział Budowlany, Drzewny i Ceramiczny.

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł. + 40 gr. za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem. Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Nr. 31 — Poznań, 2 sierpnia 1930 — Rok X

Treść N-ru 31:

Minister Komunikacji inż. A. Kühn o polskim turyzmie

Turystyka, a zwłaszcza turystyka międzynarodowa, dostępna była jeszcze do zupełnie niedawna tylko dla warstw najzamożniejszych.

Dopiero rozwojowi międzynarodowych środków komunikacyjnych, umożliwiających organizację podróży w zespołach i po cenach przystępnych, zawdzięczamy *demokratyzację* turyzmu.

Wysiłki, podjęte na terenie międzynarodowym w celu usprawnienia, polepszenia, oraz zwiększenia zasięgu dla sieci komunikacyjnych, wysiłki poparte wyczerpującemi studjami pod kątem powiększenia obrotu pasażerskiego, — co jest nakazem doby — prowadzone są ustawicznie, przynosząc jak najlepsze rezultaty.

Otóż w historji tych prac dwa zdarzenia, rozgrywające się niemal równocześnie na obszarze Rzeczypospolitej, powołane są ku temu, by *ustalić wybitną datę.*

Mam na myśli Międzynarodowy Kongres oraz Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki. Żywię nadzieję, że te dwie manifestacje, zawdzięczając czynnemu udziałowi rozlicznych państw oraz dzięki zorganizowaniu Wystawy przez wybitnych specjalistów z dziedziny komunikacji — będą z pożytkiem dla wielkiej rodziny Narodów, przyczyniając jednocześnie zaszczytu Polsce, która w tak znacznej mierze przyczynia się około ich organizacji, mając nadto przywilej goszczenia Kongresu na swoim obszarze.

Ku uwadze Czytelników i Inserentów

Szósty Numer Wystawowy „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Następny numer naszego pisma ukaże się — w myśl poprzednich zapowiedzi — jako **szósty zkolei** numer, poświęcony kończącej się Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki. Będzie on odznaczał się bogatą treścią redakcyjną i licznemi ilustracjami, a zarazem da sposobność korzystnej reklamy.

HENRYK ŻÓŁTOWSKI
Kierownik Wydziału Zagranicznego M. W. K. T.
Komandor Orderu Korony Rumuńskiej.

L'étranger à l'E. I. T. T.



L'Exposition de Poznań n'est internationale pas seulement de nom: l'étranger y a occupé environ les 30 proc. de l'aréal, sans compter le Salon Automobile où sa participation est encore plus forte. Ceci est d'autant plus à souligner, que la période de préparation a été extrêment brève: La Section Etrangère à l'E.I.T.T. a commencé à fonctionner le 15 du mois d'octobre, ayant ainsi à sa disposition un laps de temps d'à peine 9 mois. Malgré cela, 17 gouvernements étrangers ont pu être décidés à participer à l'E. I. T. T. sans compter les adhésions privées, qui font, qu'à l'E. I. T. T. sont représentés 29 pays du monde entier.

Ce qui est également à souligner, c'est le fait, que le 6 juillet, jour de l'inauguration, 95% des stands étaient complètement prêts: un record de son genre, surtout si on compare les expositions de Barcelone et Séville qui n'ont pu être achevées que six mois après leurs ouverture, de même que les expositions belges d'Anvers et de Liège, inaugurées au mois de mai et dont plusieurs pavillons ne sont encore à présent pas terminés. Et pourtant les expositions précitées avaient plusieurs années de temps pour être préparées.

Mais passons à une brève analyse des stands étrangers à l'E. I. T. T. Nous y sommes surtout frappés par l'effort qu'a fourni la Tchécoslovaque pour mettre bien en relief d'un côté ses cités balnéaires et centres de tourisme, d'autre part le réseau de ses communications par voies d'eau, sur terre et dans les airs rendant accessibles à tous on ne peut plus comfortablement ses beautés naturelles et les merveilles de son architecture. Ainsi donc l'exposition tchécoslovaque se compose de trois tronçons essentiels:

1. Le tourisme.
2. Les communications.
3. Le matériel ferroviaire.

Le section touristique comprend une belle collection de vue des différentes cités balnéaires de Tchécoslovaquie et nous fait connaître les beautés architectoniques du pays. C'est surtout une belle photo de Prague la nuit qui fait une forte impression et qui nous donne une idée de la culture plus que millénaire de la nation tchécoslovaque. Plusieurs cartes geographiques complètent la section.

Passons aux communications: c'est d'abord le matériel roulant des chemins de fer tchécoslovaques, trois imposants locomotives et un wagon-couchettes de III-ème classe, ce dernier construit par l'usine de Koprivnica en Marovie. Comfort moderne accesible à tout le monde, vu que le billet de troisième en wagon-lit revient à 50% du prix normal de II-ème classe! Deux des locomotives sont construites par les usines Skoda, la troisième par la S. A. Ceskomoravska Kolben-Danek. Le tout nous donne une idée du développement formidable de l'industrie des moyens de transport en Tchécoslovaquie.

Nous continuons et arrivons au stand, qui nous donnera une idée complète de ce qu'est en Tchécoslovaquie le réseau des communications par voies d'eaux, sur terre et dans les airs. A première vue déjà nous sommes agréablement frappées par l'arrangement harmonieux de cette section: tenue dans les couleurs nationales bleu, blanc et rouge, elle nous montre déjà extérieurement la technique de l'exposition moderne, moderne des expositions d'aujourd'hui. Les objets exposés ne s'écrasent pas entre eux, comme c'était autrefois le cas, où on était textuellement ahuri par un chaos de cartes, statistiques, photos etc. Dans le stand tchécoslovaque nous voyens au contraire un effort constant de ne pas fatiguer le visiteur, de l'intéresser au contraire, de lui montrer quelque chose de nouveau. Les statistiques les plus sèches sont présentées d'une manière intéressante et autant que cela a été possible, remplacées par des modèles plastiques.

Dans la soussection de l'aviation nous notons surtout une carte plastique nous montrant les lignes aéiernnes traversant la Tchécoslovaquie du nord au sud et de l'ouest à l'est et donnant toutes les installations eéronautique, telles que camps d'aviations, signaux d'orientation, stations météorologiques etc... Nous voyons, que Prague est décidement le centre du réseau aérien de l'Europe Centrale, le point, où se croisent les grandes magistrales de l'air. A côté un moteur d'avion Walter, de 240 H.P., spécialement apprécié aux Etats-Unis, qui en ont déjà importés plus de mille exemplaires.

Et voilà maintenant les voies d'eau. Le réseau en est bien développé, ce que nous montre une carte plastique également, donnant un tableau clair et net du travail immense déjà fait et de celui en voie d'exécution, encore quelques années et nous pourrons en bateau passer de la mer Baltique par l'Oder et la Vistule, de la mer du Nord par l'Elbe et le système de leurs affluents, au Danube et à la mer Noire. La jonction sera constituée par un système de canaux, qu'on est en train de construire en Tchécoslovaquie. A côté voilà encore quelques modèles de bateaux, d'une exactitude décidément étonnante digne d'être specialement soulignée. (à suivre)

MARJAN WOJDYŁŁO
Szef Sekcji Ligi Narodów i Organizacji Międzynarodowej.

Udział Ligi Narodów i Organizacyj Międzynarodowych w M. W. K. T.



W pawilonie 23, krótko: „Pałacem Międzynarodowym" zwanym, znalazły pomieszczenie najpoważniejsze Związki i Organizacje Międzynarodowe świata. Wystawa ta dla ludzi posiadających odpowiednie przygotowanie, zwłaszcza prawnicze czy ekonomiczno-polityczne, jest niesłychanie interesująca głównie pod względem treści wystawionych eksponatów.

Aby poznanie tej ekspozycji jak najbardziej ułatwić szerokim sferom naszego społeczeństwa, postaramy się możliwie w jak najkrótszy sposób oświetlić w następnych artykułach rolę i znaczenie związków międzynarodowych w życiu i stosunkach między państwami.

Związki międzynarodowe bowiem powstają zwykle w ten sposób, że różne państwa uznają konieczność uregulowania prawnego działu życia publicznego i w tym celu zawierają umowę. Z biegiem czasu umowy te okazują się praktyczne i pożyteczne i państwa zmieniają je na jedną ogólną konwencję wszechświatową. Zadaniem Związków międzynarodowych jest przeto jednolite unormowanie pewnego działu stosunków publicznych tych państw, które do tego związku przystąpiły. Związki międzynarodowe z natury swej nie są podmiotami prawa międzynarodowego.

Na czoło z pośród reprezentowanych na M.W.K.T. eksponatów wysuwa się przedewszystkiem *Liga Narodów,* zastąpiona przez sekcję komunikacji i tranzytu, pozostająca pod dyrekcją sympatycznego Anglika dr. Roberta Haasa.

Fakt, że Liga Narodów (która w przeszło tysiącu innych wystaw nie uczestniczyła), bierze udział w M. W. K. T., jest dla Polski olbrzymim sukcesem. Najpoważniejszy ten bezsprzecznie po wojnie światowej Związek Narodów stworzony w ostatecznej koncepcji na zasadzie covenant Woodrowa Wilsona, po raz pierwszy w odrodzonej Polsce zdecydował się dzięki naszym osobistym wpływom na terenie genewskim uczestniczyć w M. W. K. T.

W działalności Ligi Narodów rozróżnić musimy dwa zasadnicze charaktery: polityczny od administracyjnego. Ponieważ Liga Narodów jest tworem ludzkim, przeto jako taka nie może być pod każdym względem doskonała, stąd niedaleko już do źródła skarg pesymistów i tych wszystkich, którzy w zgodnej i harmonijnej współpracy 56-ciu narodów pragną widzieć niebezpieczeństwo własne, nie wahają się nawet przed rzucaniem na organizację pokoju najrozmaitszych kalumnij, nazywając ją najczęściej tworem żydowsko-masońskim. Mówią to najczęściej ludzie, którzy nigdy jeszcze w swem życiu z działalności Ligi zbliska się nie zetknęli.

Jeżeli działalność polityczna Ligi do tej pory jak i w niedalekiej jej jeszcze przyszłości ze względu na brak silnej egzekutywy zdaje się być problematyczną, to z drugiej zaś strony jej administracyjna działalność zyskała sobie już w świecie szczere i prawdziwe uznanie.

Między innemi bardzo dużo zrobiła na tem polu Sekcja Komunikacji i Tranzytu, której ciekawe eksponaty znalazły pomieszczenie w Pałacu Międzynarodowym. Widzimy tam niezwykle pomysłowe wykresy, przedstawiające działalność tej Sekcji, oraz szereg pięknie wykonanych tablic przedstawiających kraje, które do danej konwencji przystąpiły i już ją ratyfikowały.

Pięknie urządzone, reprezentacyjne stoisko Ligi uzupełniają wspaniałe zdjęcia z posiedzeń Rady i Zgromadzenia Ligi Narodów.

Drugim nierozłącznym o olbrzymiem znaczeniu w świecie organem jest *Międzynarodowe Biuro Pracy w Genewie* o charakterystycznej o tyle strukturze, że na zebraniach plenarnych równorzędny głos posiadają reprezentanci pracobiorców i pracodawców oraz reprezentanci Rządów. Bureau International du Travail daje na Wystawie obraz swej pożytecznej działalności i obfity przegląd własnych wydawnictw.

Największą potęgą gospodarczą świata jest dziś bezsprzecznie po Lidze Narodów *Międzynarodowa Izba Handlowa* z siedzibą w Paryżu, która na M. W. K. T. jest bogato i okazale reprezentowana.

Jak więc już z tego krótkiego wstępu wynika, reprezentowane na Wystawie w Poznaniu związki międzynarodowe, któremi szczegółowo zajmiemy się w następnym artykule, są olbrzymiego znaczenia w społeczności narodów i stanowią poważne (dla fachowca) uzupełnienie Wystawy 30-tu państw z 5-ciu kontynentów świata.

Kartel cynkowy

Od czasu zlikwidowania poprzedniego porozumienia cynkowego nastąpiła tak poważna zniżka cen, wynikająca z ogólnej dekonjunktury i nadprodukcji metali półszlachetnych — że prawie żadna kopalnia ani huta cynkowa nie pokrywała swych kosztów własnych. W związku z tem od szeregu miesięcy już toczyły się pertraktacje, które dopiero ostatnio doprowadziły do porozumienia, zawartego w Ostendzie i stanowiącego odnowienie międzynarodowego kartelu cynkowego; przyczem producenci europejscy musieli się zgodzić na poważne koncesje na rzecz swych konkurentów zamorskich, dysponujących lepszemi i nowocześniejszemi urządzeniami technicznemi, a więc zdolnych do oferowania niższych cen. Oprócz producentów europejskich w kartelu biorą udział: Meksyk (American Smelting and Refining Co.), Kanada (Consolidated Mining Smelting Co.) i Australja (Electrolitic Zinc of Australasia); producenci Stanów Zjednoczonych Am. pozostają poza kartelem ze względu na ustawę antytrustową, nie posiada to jednak wielkiego znaczenia praktycznego, gdyż rynek amerykański broniony jest cłami prohibicyjnemi, a nie należy się również liczyć z poważniejszą konkurencją cynku amerykańskiego na rynku międzynarodowym. Kartel ma regulować zarówno sprzedaż, jak ceny i produkcję.

Rozmiary produkcji zostaną określone na podstawie kwoty, ustalonej w ten sposób, że dla uczestników europejskich składa się na nią faktyczna produkcja każdego z nich w przeciągu 3 kolejnych najkorzystniejszych miesięcy między 1 stycznia 1927 r. i 30 czerwca 1930 r., dla uczestników zaś zamorskich ich faktyczna, nieco zmniejszona, zdolność produkcyjna; w tak ustalonej kwocie przypadnie 77% na Europę i 23% na kraje zamorskie. Kwota stanowi podstawę i zostanie zmniejszona w proporcji, dziś jeszcze nieustalonej i zależnej od sytuacji rynku, zapewne jednak o 30%. Co do polityki cen, to kartel nie zamierza iść w ślady kartelu miedzianego, ustalając je na poziomie racjonalnym, nie dozwalającym na powstawanie outsiderów i gwarantującym każdemu z uczestników maksymalne wykorzystanie jego zdolności produkcyjnej. Ceny będą zróżnicowane zależnie od jakości poszczególnych marek i przy uwzględnieniu warunków transportowych, wynikających z położenia geograficznego i taryf, a również przy uwzględnieniu istniejących ceł ochronnych. Ewentualne wahania cen, uzyskiwanych przez poszczególnych uczestników, mają być wyrównane przez utworzenie wspólnej kasy, przy której pomocy zmiany cen zostaną równomiernie rozłożone na cały kartel, a indywidualna polityka cen uniemożliwiona.

Czas trwania kartelu wynosi 2 lata i przedłuża się mechanicznie o rok, o ile nie nastąpi 6-miesięczne wymówienie. Przedterminowe wystąpienie jest dopuszczone, o ile zjawi się nowy outsider o produkcji rocznej powyżej 20.000 t., o ile Stany Zjednoczone Am. wykażą eksport większy niż 1000 t. miesięcznie, względnie o ile wprowadzone będą nowe cła ochronne, których działania nie uda się skompensować umową o kwocie zbytu na otoczony ochroną rynek; dotyczy to zwłaszcza ewentualności podwyższenia ceł na cynk w Niemczech.

Wejście w życie kartelu nie nastąpi zapewne prędzej jak za parę miesięcy, konieczne jest bowiem wykonanie różnych prac przygotowawczych, a przedewszystkiem dojście do porozumienia z producentami, niereprezentowanymi w Ostendzie, a rozporządzającymi około 13% produkcji kartelowej. Poza tem postanowienia zasadnicze muszą być uzgodnione z indywidualnymi producentami poszczególnych krajów, wykonane musi być szczegółowe opracowanie umowy i rozwiązana kwestja organizacji wewnętrznej kartelu. Zapewne obok organu kierowniczego, w którym będą zastąpione poszczególne kraje, powstanie wspólne kierownictwo sprzedaży z siedzibą w Londynie, którego rynek jest w tym wypadku decydujący. Istnieje tendencja, aby sprzedaż na poszczególnych rynkach zbytu skoncentrować tak dalece, jak tylko pozwolą warunki miejscowe.

(„Polska Gospodarcza".)

Przemysł metalowo-maszynowy w czerwcu

W czerwcu r. b. konjunktury gospodarcze dla przemysłu metalowo-maszynowego nie uległy poprawie w stosunku do poprzednich miesięcy. W poszczególnych działach tego przemysłu zaobserwować było można następującą sytuację:

Fabryki budujące lokomotywy zatrudniały w czerwcu r. b. połowę robotników, zatrudnionych w roku ub. Fabryki te zachęcone powodzeniem jednej z firm, która w maju r. b. uzyskała poważne zamówienie dla kolei bułgarskiej, prowadzą ożywioną działalność na terenach eksportowych zagranicą, jednak wskutek panującego w całej Europie kryzysu gospodarczego, nie osiągnęły narazie poważniejszych rezultatów. Również w dziale fabryk budujących wagony sytuacja poprawie nie uległa.

Fabryki wytwarzające obrabiarki do metali oraz fabryki maszyn i narzędzi rolniczych narzekają na coraz większe zmniejszanie się zamówień krajowych, po części naskutek importu maszyn z zagranicy, co przyczynia się do pogłębienia panującego kryzysu w tym dziale fabryk.

Pewną poprawę sytuacji zanotowano w czerwcu r. b. w przemyśle samochodowym oraz instalacyj i urządzeń zdrowotnych. Również nastąpiło ożywienie w dziale mebli żelaznych, co przypisać należy konjunkturze sezonowej.

W pozostałych działach przemysłu metalowo-maszynowego konjunktura gospodarcza nie uległa poprawie.

Protokół z Walnego Zgromadzenia Żelaźniaków Pomorza

odbytego w dniu 18-go czerwca 1930 roku

Podług ustaw zwołane i do uchwał zdolne Walne Zgromadzenie zagaja przewodniczący p. prezes Stobiecki, protokół prowadzi członek Zarządu p. kol. Kałek z Buku w miejsce nieobecnego sekretarza p. kol. Przymuszały.

Na Walne Zgromadzenie zostali zaproszeni ze strony Zarządu:
Syndykat Polskich Hut Żelaznych w Katowicach,
Zarząd Związku Hurtowników Żelaza w Poznaniu,
Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu.
Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy,
Związek Towarzystw Kupieckich w Poznaniu,
„Rynek Metalowy i Maszynowy" oraz
„Świat Kupiecki".

ad 1) Pan prezes wita zaproszonych gości i kolegów, odczytuje porządek obrad Walnego Zgromadzenia, obejmujący 8 punktów, podanych w zaproszeniu imiennem do członków, który zebrani bez sprzeciwu przyjęli wraz z nagłym wnioskiem Zarządu o zmianę § 7 ustaw.

Obecni ze strony Zarządu: Pp. Prezes Stobiecki — Leszno, W. Kałek z Buku, Voelkel z Leszna, Franciszek Balcerski z Wąbrzeźna, Stanisław Mazer z Obornik, R. Stamm z Chojnic, K. Wengierek z Gniezna.

Usprawiedliwili swą nieobecność: pp. Cybulski z Brodnicy, Fr. Przymuszała z Leszna oraz Izba Przemysłowo-Handlowa z Bydgoszczy.

ad 2) Pan prezes Stobiecki odczytuje sprawozdanie roczne Zarządu oraz z czynności biura za nieobecnego sekretarza. P. kol. Stamm z Chojnic referuje przebieg konferencji w Syndykacie w Katowicach, dokąd wydelegowana na dniu 11 marca rb. Komisja udała się dla przyspieszania decyzji Syndykatu w sprawie ostatecznego ustalenia listy członków oraz różnych innych ważnych postulatów. W dyskusji zabierali obecni licznie głos, żądając różnych wyjaśnień.

ad 3) Pan kol. Voelkel daje sprawozdanie z stanu kasy, które wykazuje:

a) w dochodzie za rok 1930	zł 4554,19
b) w rozchodzie za rok 1929	zł 3992,54
remanent kasowy	zł 561.65

które zgodnie co do wyniku Komisja Rewizyjna w osobach pp. Bembnisty, Dzieciuchowicza i Zwierzyckiego sprawdziła, wnosząc do Walnego Zgromadzenia wniosek o udzielenie skarbnikowi i Zarządowi pokwitowania. W dyskusji kol. Dzieciuchowicz prosi Zarząd, aby skarbnik w przyszłości umożliwił Komisji Rewizyjnej przynajmniej 2 godziny przed Walnem Zgromadzeniem zbadanie stanu kasy i kwitów, ponieważ w dniu dzisiejszym w toku obrad, Komisja nie mogła sprawie należycie się poświęcić. Tak samo Komisja Rewizyjna przez p. Dzieciuchowicza stawia wniosek do Walnego Zgromadzenia o uporządkowanie listy członków oraz zaległości z tego tytułu, ponieważ zestawienie tejże nie obrazuje stanu zadłużenia się członków, którzy nie wpłacili składek. Replikują pp. Bonowski — Wągrowiec, Kałek — Buk, Dzieciuchowicz i skarbnik p. Voelkel.

ad 4) Po myśli § 6 ustaw Stowarzyszenia zostali w roku bieżącym wylosowani następujący członkowie Zarządu:
1) kol. Cybulski z Brodnicy,
2) kol. Stamm z Chojnic,
3) kol. Stan. Voelkel z Leszna.

Po przeprowadzonej dyskusji wybrano przez aklamację ponownie do Zarządu pp. Stanisława Voelkla z Leszna i kol. R. Stamma z Chojnic do roku 1933-go. W głosowaniu tajnem w miejsce p. Cybulskiego wybrano większością głosów kolegę Ewertowskiego z Nowegomiasta.

Do Komisji Rewizyjnej wybrano przez aklamację:
pp. Edmunda Bembnistę z Środy, Mieczysława Dzieciuchowicza z Gostynia oraz Bolesława Zwierzyckiego z Inowrocławia.

Nowowybrani członkowie Zarządu i Komisji Rewizyjnej oświadczają, że wybór przyjmują, za wybór kol. Ewertowskiego daje w nieobecności tegoż oświadczenie prezes Sekcji Żelaźniaków na Pomorzu p. Franciszek Balcerski z Wąbrzeźna.

ad 5) Walne Zgromadzenie uchwala zmianę § 17 statutu, następująco:

O wykroczeniach przeciw statutowi rozstrzyga w każdym poszczególnym wypadku zwykłą większością głosów ustanowiona do tego komisja. Komisja ta składa się z czterech członków Zarządu i dwóch przez prezesa każdorazowo zawezwanych doradców. Trzech lub conajmniej dwóch członków tejże komisji bada sprawę wykroczenia na miejscu, której każdy stowarzyszony winien stawić do dyspozycji wszystkie księgi i zapiski, poczem referuje się przebieg rewizji na plenum komisji. Na posiedzenie komisji tej winni być powołani zainteresowani hurtownicy, jednakowoż bez uprawnienia do głosowania. Uchwały komisji zapadają zwykłą większością głosów. Przy równej ilości głosów rozstrzyga głos prezesa Stowarzyszenia. To samo obowiązuje przy głosowaniu nad tem, do jakiej wysokości kwoty należy zrobić użytek z odnośnych weksli na okaziciela, względnie z deponowanych efektów, przyczem każdy udowodniony wypadek uchybienia winien być karany grzywną conajmniej 100 zł, która to kwota przypada kasie Stowarzyszenia. Uchwała komisji jest ostateczną i komunikuje się ją Związkowi Hurtowników i Syndykatowi. Ukarana firma jak również wszyscy członkowie poddają się w każdym poszczególnym wypadku uchwałom, powziętym na podstawie niniejszego statutu przez wspomnianą komisję i zrzekają się wyraźnie wszelkich praw regresu na drodze sądowej. Ukarana firma winna uzupełnić w ciągu trzech dni oddane weksle na okaziciela lub depozyty ponownie do kwoty 1200 zł względnie 500 zł w gotówce. Gdyby jakakolwiek bądź firma mimo ukarania nie stosowała się do warunków i cen sprzedaży ustalonych przez Związek i przez Syndykat zatwierdzonych, Zarząd Stowarzyszenia obowiązany jest o tem donieść Syndykatowi celem zastosowania rygorów.

ad 6) Walne Zgromadzenie uchwala częściową zmianę § 7 ustaw, mianowicie: Dotychczasową liczbę 6-ciu członków, niezbędną do powzięcia uchwał, zmienia się na 5-ciu członków Zarządu, zatem odnośne zdanie ma obecnie brzmienie następujące: Zarząd jest w możności do powzięcia ucwał przy obecności 5-ciu jego członków.

ad 7) Po przemówieniu przedstawiciela Związku Towarzystw Kupieckich, a jednocześnie „Świata Kupieckiego", Walne Zgromadzenie uchwala na wniosek Zarządu zgłosić nasze Stowarzyszenie do Związku Towarzystw Kupieckich z siedzibą w Poznaniu jako jednostkowego członka, nie jako sekcję, za roczną składką ryczałtową 500 zł (pięciuset zł).

Zkolei udzielono głosu przedstawicielowi „Rynku Metalowego i Maszynego" p. redaktorowi Grudzińskiemu, który przemawia na temat abonowania wymienionego pisma jako fachowego dla każdego kupca branży żelaznej. Zarząd po przeprowadzonej dyskusji przyjmuje wywody prelegenta do wiadomości.

Delegat Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu p. Łukaszewicz wypowiada się w dłuższem swem przemówieniu z uznaniem o obradach dzisiejszego Walnego Zgromadzenia i życzy jako urzędowy przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej naszemu Stowarzyszeniu dalszej owocnej pracy dla dobra członków. Równocześnie, nawiązując do przemówienia swego poprzednika, wyraża się polecająco o piśmie fachowem, jakiem jest „Rynek Metalowy".

P. kolega Balcerski z Wąbrzeźna porusza sprawę cen na rury czarne i ocynkowane, jako niepomiernie wysokich

w porównaniu do cen przedwojennych. To samo zaznacza o obecnej wygórowanej cenie na cement i żali się że tak w jednym jak drugim wypadku utworzone Syndykaty przyczyniły się do anormalnej tej zwyżki.

P. kolega Laskowski z Kępna kwestjonuje rozbieżność cen na pograniczu poszczególnych rejonów, szczególnie Kępna, na co prezes Związku Hurtowników odpowiada, że o ile ceny te nie zostały już w międzyczasie zrównane, poruszy i odpowiednio poprze sprawę tę na przyszłem zebraniu w Syndykacie. W toku dyskusji na wniosek kol. Balcerskiego Walne Zebranie uchwala:

> by ponowić uchwałę Walnego Zgromadzenia z dnia 21. 9. 29 roku w sprawie cen na pograniczu poszczególnych rejonów i interwenjować u miarodajnych czynników o przywrócenie dawniejszych stawek ilościowych żelaza przy dostawach transytowych oraz obniżenie cen na żelazo, a przedewszystkiem na rury i cement.

P. kol. Gregorowicz z Wrześni stawia wniosek do Zarządu i Związku Hurtowników o ścisłe przeprowadzenie sprawy zobowiązań przez wszystkich zainteresowanych kupców handlujących żelazem i dźwigarami. Domaga się również ukarania w każdym wypadku przekroczenia cen przez kupców zrzeszonych, a odnośnie do kupców poza Stowarzyszeniem stojących wnosi apel do Związku Hurtowników o niedostarczenie im zsyndykowanych materjałów.

P. kol. Paul z Inowrocławia przemawia w sprawie uzgodnienia cen pomiędzy Poznaniem, Bydgoszczą a prowincją, domagając się wyrównania cen przez dostawy franko każdej stacji po jednolitej cenie. Walne Zgromadzenie uchwala wniosek kol. Paula w tym kierunku, by stawić wniosek do Syndykatu i Związku Hurtowników w Poznaniu o zaprowadzenie równych cen tak w Poznaniu, Bydgoszczy jak i na prowincji, ażeby różnica cen nie powodowała upośledzenia jednych na rzecz drugich, w szczególności, by przez doliczanie przewozu nie powstawały tak znaczne różnice cen. Obecny na zebraniu prezes Związku Hurtowników p. Estereich powątpiewa o możliwości podobnego przeprowadzenia wniosku i po dyskusji w tej materji p. kol. Mazer stawia wniosek ponownie, poparty przez p. kol. Stamma z Chojnic, by Walne Zgromadzenie zechciało uchwalić:

> Domagamy się stanowczo ustalenia przez Syndykat Polskich Hut Żelaznych w Katowicach oraz Związek Hurtowników Żelaza w Poznaniu równych cen na wszystkie miejscowości, objęte rejonem Polski Zachodniej franko. Domagamy się dalej obrony przeciw Syndykatowi rur żelaznych i ocynkowanych, który udziela konsumentowi jak Gazownie i Wodociągi 15% rabatu i długoterminowego kredytu, natomiast kupcowi udziela się tylko 8% rabatu.

Walne Zgromadzenie wniosek powyższy uchwala jednogłośnie z prośbą do Zarządu, ażeby koniecznie i nieodzownie w najbliższych dniach poczynił gdzie należy odpowiednie kroki.

W dyskusji zabierają licznie zebrani głos na tematy blisko interesujące kupiectwo branży żelaznej. Zebrani domagają się ze strony Zarządu komunikatów z posiedzeń wspólnych ze Związkiem Hurtowników, również doniesień o zarządzeniach tak Syndykatu jak i Hurtowników w Poznaniu. Zarząd od siebie wyjaśnia słuszne żądania członków tem, że dotąd postulaty nasze utykały w Syndykacie, który w ostatnich czasach dopiero został zreorganizowany. Zarząd spodziewa się również, że w roku bieżącym doprowadzi nasze Stowarzyszenie na wysoki poziom, na jakim stać powinno i który istotnie należy się takiej branży, jaką jest branża żelazna.

Przyszłe Walne Zgromadzenie uchwalono odbyć również jak obecnie w Poznaniu.

ad 8) Na tem wyczerpano porządek obrad i prezes dziękując zebranym za owocne i spokojne obrady, zamyka dzisiejsze Walne Zgromadzenie hasłem: „Kupiectwu Cześć".

(—) Stobiecki. (—) W. Kałek.

Polska a Międzynarodowy Kartel Wagonowy

W związku z wiadomościami o przystąpieniu Polski do międzynarodowego kartelu wagonowego, dowiadujemy się ze źródła miarodajnego, iż w obecnej chwili toczą się dopiero pertraktacje pomiędzy kartelem a polskim Związkiem Wytwórców Taboru Kolejowego. Rokowania te są zapoczątkowane a wobec tego w chwili obecnej nie można przesądzać czy organizacja polska wejdzie w skład kartelu.

Specjalne lotnisko sportowo-turystyczne w stolicy

W sferach lotniczych rozważana jest obecnie sprawa założenia w Warszawie osobnego lotniska sportowo-turystycznego, budowane bowiem obecnie lotnisko na Okęciu przeznaczone będzie wyłącznie dla celów komunikacyjnych i celom sportowym służyć nie będzie. W sferach fachowych panuje przekonanie, że lotnisko sportowe, które spełniać będzie ponadto rolę propagandową, znajdować się musi w miejscu, położonem niedaleko centrum miasta i posiadającem jak najdogodniejszą komunikację z miastem.

Warunkom tym odpowiadają zdaniem fachowców, należące do miasta tereny gocławskie, położone za parkiem Skaryszewskim i pod względem terenowym doskonale nadające się na lotnisko. Sprawa budowy lotniska sportowego w stolicy ma już w najbliższym czasie wejść na realne tory.

Organizacja, cele i zadania II-gich Targów Północnych we Wilnie



Udanie się i powodzenie I-ych Targów Północnych, odbytych w czasie od 18-go sierpnia do 9-go września 1928 roku dowiodło, że podobne przedsięwzięcie ma rację bytu na przyszłość. Sfery gospodarcze wileńskie, mimo odczuwany, niewątpliwie dotkliwszy, niż gdzieindziej kryzys, przystąpiły zgodnie z zapowiedzią z przed 2 lat, do organizowania II. Targów Północnych na przystosowanym dla tych celów terenie w ogrodzie po-Bernardyńskim.

Po zakończeniu prac wstępnych przez Komitet I-ych Targów Północnych w dniu 12 maja rb. ukonstytuował się Komitet Wykonawczy II-ich Targów Północnych w składzie 31 osób z prezydentem m. Wilna jako prezesem na czele. Do Prezydjum tego Komitetu wybrani zostali pp.: *Józef Folejewski*, prezydent m. Wilna, *Roman Ruciński*, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej, *Władysław Szymański*, prezydent Izby Rzemieślniczej, *Zygmunt Bortkiewicz*, członek Komisji Szacunkowej Wileńskiego Banku Ziemskiego, *Janina Kirtiklisowa*, wicewojewodzina, dyr. *Józef Krolec*, radny miasta i prezes Komunalnej Kasy Oszczędności, inż. *Samuel Trocki*, radny miasta, prof. *Ferdynand Ruszczyc*, dziekan Wydziału Sztuki U. S. B. i *Łazarz Kruk*, ławnik Magistratu.

Na prośbę Komitetu protektorat nad II-mi Targami Północnemi w Wilnie, tak jak w r. 1928, objął pan marszałek *Józef Piłsudski*. Na stanowisko dyrektora Biura II-ich Targów Północnych powołany został inż. Jan Łuczkowski.

Na stanowisko szefa Wydziału Propagandowo-Prasowego powołany został członek Zarządu Syndykatu Dziennikarzy Wileńskich, red. B. W. Święcicki.

Biuro Dyrekcji mieści się w ogrodzie po-Bernardyńskim i czynne jest za wyjątkiem niedziel i świąt od godz. 9-ej do 2-ej pop. i od 5-ej do 7-ej wieczór.

Głównym celem organizowanych Targów jest: *Wykazanie Polsce i zagranicy, co północno-wschodnie ziemie zdolne są przygotować dla rynków krajowych i na eksport.* Targi obejmą w zasadzie wszystkie działy przemysłu fabrycznego, rolnego i rzemiosła. Równocześnie z II. Targami Północnemi i na tych samych terenach odbędzie się *Wystawa Przemysłu Ludowego i Sztuki Ludowej*, obejmująca w zakresie wszystkie główniejsze ośrodki regjonalne w Polsce oraz państwa bałtyckie.

W tym celu nawiązany już jest kontakt za pośrednictwem naszych placówek dyplomatycznych z Łotwą, Estonją i Finlandją oraz Szwecją, Norwegją i Danją.

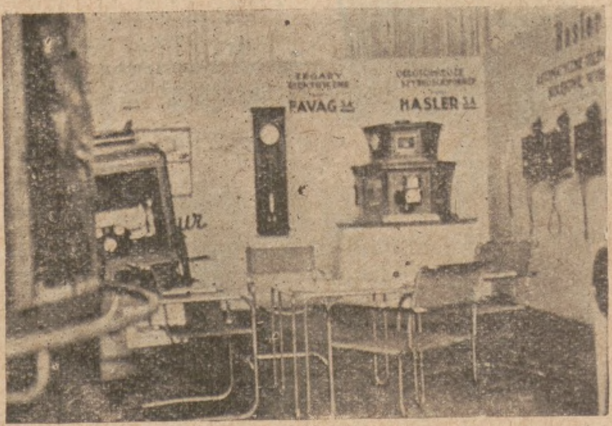
W ubiegłym tygodniu przybył do Wilna z pobytu w państwach bałtyckich dyr. II-ich Targów Północnych p. Łuczkowski, bawiący tam w związku z zapowiedzianym udziałem tych państw w organizacji przy II-ich Targach Północnych w Wystawie Sztuki Ludowej i Przemysłu Ludowego. Wynik tej podróży okazał się pozytywny. Szczególnie *okazały udział w Wystawie weźmie Łotwa i Estonja.* Nadmienić trzeba, że ze wszystkich państw bałtyckich i skandynawskich przybędą na okres Targów do Wilna wycieczki, organizacja kórych spoczęła w ręku naszych placówek poselskich i konsularnych, oraz oficjalnie zaangażowanych czynników miejscowych. Stwierdzić należy z naciskiem duże zainteresowanie Targami-Wystawą w Wilnie wszystkich sfer gospodarczych z nad Bałtyku. Propaganda jest tam intesywnie prowadzona w odnośnych językach państwowych. S.

Środki mechanizacji pracy na X. Targach Wschodnich



Celem zaznajomienia jak najszerszych kół społeczeństwa i jego gospodarczych placówek z nowoczesnemi środkami i kierunkami racjonalizacji metod pracy w handlu i biurowości, tworzy się na tegorocznych Targach Wschodnich przy współudziale Instytutu Naukowej Organizacji Pracy w Warszawie, s p e c j a l n a grupa nowoczesnych maszyn i pomocniczych urządzeń biurowych, obejmująca wszystko, co dla ułatwienia i racjonalizacji pracy biurowej, oraz dla jak najbardziej ekonomicznego zużytkowania sił pracowników, wiedza dzisiejsza stworzyła. Pod egidą Instytutu projektowany jest również dla personelu biurowego praktyczny pokaz nowoczesnej manipulacji biurowej, połączony z wykładami z tej dziedziny.

Stalowe meble z rur
na M. W. K. T. w Poznaniu



Na stoiskach niektórych wystawców Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki zwracają uwagę stalowe meble z rur. Siedzenia i oparcia krzeseł z materjału koloru niebieskiego w połączeniu z połyskiem stalowych błyszczących rur wyglądają bardzo oryginalnie i efektownie. Elastyczność rur pozwala uniknąć sztywności, jakie daje siedzenie na zwykłem krzesełku. Podobne meble stalowe rozpowszechniły się w wielu miastach, szczególniej Niemiec i Austrji. Jak się dowiadujemy, zamówiono już na Komturze kilkadziesiąt kompletów takich mebli oraz urządzenie jednej z kawiarń, dla których specjalnie się nadają, gdyż są lekkie, higjeniczne i wygodne. Fabrykację mebli stalowych z rur podjęła jedna z fabryk warszawskich (K. Jarnuszkiewicz). Oto fotografja mebli stalowych z rur na stoisku Komturu.

Jesienne Targi Lipskie

Tegoroczne jesienne Targi Lipskie rozpoczynają się w dniu 31 sierpnia i trwać będą: targi wzorów towarowych, techniczne i budowlane do włącznie 5 września, natomiast targi tekstylne kończą się 3 września, a targi na artykuły sportowe zamknięte będą w dniu 4 września. Na podstawie dotychczasowych zgłoszeń — jak nas informują — w tegorocznych jesiennych Targach Lipskich weźmie udział około 8 500 wystawców, których to pokaźna liczba na poszczególne branże rozdziela się jak następuje: z przemysłu sprzętów domowych i kuchennych, wyrobów metalowych 900 firm, szkło, porcelana, fajans, wyroby kamionkowe 700 firm, meble, koszykowe meble, przedmioty oświetleniowe 650 firm, wyroby i towary skórzane, artykuły do podróży jako też towary krótkie i galanteryjne 900 firm, wyroby z metali szlachetnych jak zegarki i bižuterja, poza tem przedmioty sztuki i wyrobów artystycznych 650 firm, zabawki, artykuły sportowe, instrumenty muzyczne 1150 firm, towary i wyroby papiernicze, obrazy, książki, artykuły biurowe, opakowania i reklamy 1150 firm, towary tekstylne 800 firm, wyroby chemiczne, farmaceutyczne i kosmetyczne, prócz tego towary cukrowe i słodycze, produkty spożywcze, używki i różne wyroby 450 firm. Tem samem obejmują same targi wzorów towarowych około 7300 wystawców, natomiast dział targów technicznych i budowlanych zgromadza około 1200 wystawców i to z dziedziny maszynowej, elektrotechnictwa i mechaniki precyzyjnej 650 firm, z techniki budowlanej 300 firm, z przemysłu towarów żelaznych i stalowych 250 firm.

Na jesiennych Targach, jak zazwyczaj, rozmieszczone będą eksponaty we wszystkich 40 gmachach targowych śródmieścia, a niektórym specjalnym imprezom poświęcono w tym roku więcej miejsca i uwagi. I tak w dziale targów tekstylnych dla zwiększonej liczby eksponentów rozszerzono przydzieloną niedawno temu grupę tekstylnych wyrobów artystycznych, jak dywanów, chodników, makatów, przemysłu wyrobów gipiurowych, firankowych itp. W dziale artykułów i metod reklamy urządzoną będzie wspaniała i obfita w eksponaty wystawa pod nazwą: **„Każdy może zdobywać klienta"**. Interesujący pokaz ten zawierać będzie wiele ciekawych z praktyki i doświadczenia wyjętych wzorów propagandy i celowej reklamy przemysłowo-kupieckiej, wykazywać on będzie również wady i błędy popełniane najczęściej w organizacji propagandy około zdobywania klienta, a tem samem zbytu towarów. W dziale instrumentów muzycznych, przygotowywana jest specjalna wystawa przemysłu gramofonowego. Wszystkie inne natomiast działy targowe i tym razem stanowić będą największą światową podaż towarów ze wszelkich dziedzin produkcyjnych, wzbudzają przeto tradycją wieków uświęcone zainteresowanie we wszystkich niemal krajach kulturalnych.

Wszelkich informacyj udziela przedstawiciel na Wielkopolskę i Pomorze **Otto Mix** w Poznaniu, ul. Kantaka 6 a, lub też bezpośrednio biuro „Leipziger Messeamt", Leipzig.

— p —

Wiadomości bieżące

ZAMÓWIENIA RZĄDOWE DLA PRZEMYSŁU

Komitet Ekonomiczny Ministrów postanowił upoważnić poszczególnych ministrów resortów gospodarczych do wydania przemysłowi zamówień, jakie mają być wykonane w latach budżetowych 1931, 1932 i 1933.

PRZEDŁUŻENIE ULG CELNYCH NA MASZYNY I APARATY.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi podaje do wiadomości firm zainteresowanych, że ulgi celne przy przywozie maszyn i aparatów niewyrabianych w kraju, obowiązujące do dnia 30 czerwca rb., zostały przedłużone do 31. 12. 1930 r. Cło ulgowe, wynoszące 35 proc. cła normalnego autonomicznego) może być stosowane za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu przy imporcie maszyn i aparatów niewyrabianych w kraju, o ile stanowią one części składowe nowozainstalowanych kompletnych urządzeń oddziałów fabrycznych lub mają służyć do obniżenia kosztów, względnie zwiększenia produkcji przemysłowej lub rolnej.

Cło ulgowe na maszyny i aparaty importowane z krajów, względem których stosowane są cła maksymalne, będzie wynosiło 35 proc. cła maksymalnego.

MIN. MANOILESCU INTERESUJE SIĘ PRODUKCJĄ POLSKIEGO TABORU KOLEJOWEGO.

Podczas swego pobytu w Poznaniu, rumuński Minister Komunikacji, p. Manoilescu, zwiedził w towarzystwie swej świty oraz dyrektora Dep. w Min. Komunikacji R. P. p. Skupniewskiego i Strzetelskiego zakłady H. Cegielskiego. Zagranicznych gości oprowadzali po fabryce dyr. Kręglewski i Suchowiak.

Min. Manoilescu specjalnie żywo interesował się budową parowozów i wagonów. Po zwiedzeniu zakładów i przyjrzeniu się montażowi w parowozowni, minister rumuński wyraził zdziwienie, że polski przemysł taboru kolejowego, a w szczególności lokomotyw stoi na tak wysokim poziomie technicznym, o czem niezawsze jest poinformowana zagranica.

WYTWÓRCZOŚĆ HUTNICZA W CZERWCU.

Wytwórczość hutnicza w czerwcu r. b. zmniejszyła się w dziale wielkich pieców o 10,22 proc., stalowni o 20,13 proc., walcowni o 11,41 proc. i rurkowni o 43,13 proc.

W pierwszem półroczu r. b. wytwórczość hutnicza wynosiła w dziale wielkich pieców 252 173 ton, czyli o 100 924 tony, tj. o 28,58 proc. mniej, niż w pierwszem półroczu r. ub., — w stalowniach — 609 352 tony, czyli o 139 976 ton, tj. o 18,68 proc. mniej, w walcowniach — 451 603 tony, czyli o 49 385, tj. o 9,86 proc. mniej i wreszcie w rurkowniach — 45 935 ton, czyli o 19 520 ton, tj. o 29,81 proc. mniej.

W dziale belek i korytek wytwórczość osiągnięta w czerwcu rb. przekroczyła poziom przeciętnej miesięcznej w 1929 r. o około 24 proc. Półroczna natomiast wytwórczość tego działu w r. b. wykazuje niedobór w stosunku do wytwórczości w roku ub., odpowiadających prawie przeciętnej miesięcznej wytwórczości w 1929 r.

W dziale żelaza handlowego i fasonowego wytwórczość osiągnięta w czerwcu rb. wykazuje około 86 proc. przeciętnej miesięcznej 1929 r. — Półroczna wytwórczość tego działu w r. b. wykazuje nadwyżkę w stosunku do wytwórczości w r. ub.

W dziale blachy wytwórczość osiągnięta w czerwcu r. b. stanowi do przeciętnej miesięcznej 1929 r. około 75 proc. — Półroczna wytwórczość tego działu w r. b. przewyższa o przeszło miesięczną przeciętną wytwórczość r. ub.

W dziale rur spawanych i ciągnionych bez szwu wytwórczość w czerwcu r. b. osiągnęła 61 proc. przeciętnej miesięcznej wytwórczości 1929 r. — Półroczna wytwórczość tego działu w r. b. wykazuje niedobór w stosunku do wytwórczości r. ub., odpowiadający przeszło miesięcznej przeciętnej wytwórczości w 1929 r. (Iskra.)

TURECKIE KREDYTY NA ZAKUP MASZYN ROLNICZYCH.

Tureckie Zgromadzenie Narodowe uchwaliło kredyt w wysokości 2 miljonów tureckich funtów na zakup maszyn rolniczych. Kredyt ten rozdzielony jest na cztery raty roczne po 500 tysięcy funtów tureckich.

BANKRUCTWO METALOWEJ WYTWÓRNI ELBLĄSKIEJ.

Dalszym przejawem krytycznego położenia przemysłu wschodnio-pruskiego jest bankructwo firmy „Ostdeutsche Metallwarenfabrik" w Elblągu. Fabryka ta, produkująca wyroby z blachy białej do użytku domowego i kuchennego, oraz do użytku w cukierniach, jest jedynem przedsiębiorstwem, wytwarzającem wyroby metalowe tego typu na terenie Prus Wschodnich.

BRAK SZYN NA KOLEJACH W SOWIETACH.

Jak donosi „Ekonomiczeskaja Żizń", koleje sowieckie odczuwają dotkliwy brak szyn, gdyż huty krajowe nie wywiązują się z przyjętych zamówień, dostarczając ledwie 60 procent zakontraktowanego towaru. Naskutek takiej sytuacji prace przy układaniu nowych i naprawie starych torów kolejowych ulegają poważnemu zatrzymaniu.

MIĘDZYNARODOWY KARTEL CYNKU.

Wynik konferencji producentów cynku, wskrzeszającej europejski kartel cynkowy, przedstawiałby się następująco: okres trwania kartelu ustalono na dwa lata z możliwością przedłużenia na dalszy rok; termin wypowiedzenia — 6 miesięcy. Przedterminowe wypowiedzenie może nastąpić, o ile na rynek wystąpi nowy outsider z produkcją 20 tys. ton rocznie, względnie jeżeli przywóz cynku ze Stanów Zjednoczonych do Europy przekroczy ilość 1000 ton miesięcznie; wreszcie, gdyby wprowadzone zostały nowe cła ochronne, bez możliwości porozumienia się co do podziału zbytu na rynku chronionym. Dla poszczególnych producentów uchwalono kontygent produkcji, który na Europę wynosi 77 proc. łącznie. Norma ta wskazuje, że Amerykanie osiągnęli podwyższenie swej kwoty w zaopatrzeniu europejskiego rynku, których producenci jednocześnie ograniczyli swoją wytwórczość do 30 proc. Zresztą wejście wżycie nowej umowy kartelowej, uzależnione zostało od szeregu warunków, a między innemi wciągnięcia do umowy nieobecnych na konferencji producentów, tak, że termin faktycznego działania kartelu nie da się jeszcze ustalić.

? Skrzynka zapytań ?
z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 5480. firmy dykt i fornierów w Ameryce Północnej.

Nr. 5553. firmy, dostarczającej nowoczesne urządzenia do wyrobu świec stearynowych z wewnętrznemi kanalikami, pochłaniającemi nadmiar stapiającej się stearyny przy paleniu świecy.

Nr. 5562. firmy, dostarczającej części zapasowe i sprężyny do automatycznego zamykacza drzwi „Comet".

Nr. 5580. Fabryki, wyrabiającej maszynki nożne i ręczne do wyrobu sznurowadeł.

Nr. 5603. fabryki wyrabiającej drewniane obręcze.

Nr. 5607. instytutu, któryby przeprowadził chemiczną analizę kamienia wapiennego, tak na zawartość jak i na procentowość.

Nr. 5621. firmy, dostarczającej płyty posadzkowe i glazurowe ścienne.

Nr. 5633 fabryki rowerów i części rowerowych w Polsce.

Nr. 5647. fabryki, mogącej dostarczyć maszynę do wyrobu łańcuchów. Rysunek w administracji niniejszego pisma.

Nr. 5653. hurtowni w mieście, położonem w pobliżu Krosna, dostarczającej we większych ilościach blachę czarną, odpowiednią na fabrykację pieców żelaznych?

Nr. 5688. fabryki broni palnej.

Nr. 5689. fabryki amunicji.

Nr. 5690. fabryki organków.

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 5582. Kto dziurkuje przeciągadła do drutów, które już były używane?

Nr. 5654. która fabryka krajowa wyrobów żelaznych i narzędzi dla rzemiosła oraz przemysłu oddałaby przedstawicielstwo z urządzeniem składnicy komisowej na Równe i przyległy teren?

Nr. 5664. wytwórców uszczelnień miedziano-azbestowych do samochodów.

Nr. 5673. firm, produkujących gips sufitowy i sztukatorski.

Nr. 5662. przepisu na oczyszczenie bronzu.

Nr. 5669. która f-ma może dostarczyć artykuły drobne żelazne, ocynkowane do gromochronów.

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Z okazji pełnego sezonu rolnego

przypominamy ponownie uwadze i poparciu pp. kupców branży maszyn i narzędzi rolniczych fabrykę **Braci Malak w Żninie** Wielkopolskim, która od szeregu już lat trudni się w specjalizacji seryjną budową kilku maszyn dla drobnych i średnich gospodarstw wiejskich. Wspomniana fabryka wyrabia masowo doskonale zaprowadzone **kopaczki „Gwiazda B"**, bardzo praktyczne do kopania ziemniaków, dalej **młocarnie cepowe „Ideał"** na łożyskach kulkowych, z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw. Również przez firmę Malak wytwarzane przodki do żniwiarek „Naprzód", całe z żelaza kutego i o wysokich kołach biegowych cieszą się dobrym i łatwym zbytem, znajdują bowiem przedewszystkiem na ziemiach zachodnich bardzo liczne zastosowanie. — Firma Bracia Malak znaną jest powszechnie ze swej wysokiej zdolności konkurencyjnej, o której każdy z zainteresowanych najlepiej przekonać się może bezpośrednio przez zażądanie oferty. —p—

Wyroby szamotowe i ogniotrwałe

W przemyśle wyrobów ogniotrwałych i szamotowych pod każdym względem przodujące miejsce przyznać trzeba **Łazowskim Zakładom Ceramicznym w Łazach,** w Starostwie Zawierciańskiem, które niedawno temu z konieczności znacznego rozszerzenia produkcji przeistoczone zostały na Spółkę Akcyjną. Fabryka wyrobów ogniotrwałych i szamotowych w Łazach, wytwarza wszelkie wyroby szamotowe od 29—36 St. Seg. i zawartości do 44% Al_2O_3 jak cegły kanałowe szamotowe dla stalowni, różne cegły fasonowe, płytki normalne i płyty piekarskie itd. Cegłę szamotową normalną oraz płyty piekarskie i zaprawy szamotowe posiada stale w znacznych ilościach na składzie wobec czego każde zlecenie wykonuje w terminie najkrótszym. Wyłączne przedstawicielstwo na Poznańskie i Pomorze Łazowskich Zakładów spoczywa w rękach **p. inż. W. Robińskiego w Poznaniu, Aleje Marcinkowskiego 17,** który wszelkie wymienione wyroby dostarcza na warunkach centrali, załatwiając każde zamówienie ściśle fachowo i najstaranniej. —p—

Fabryka Maszyn Johannes Linz w Rawiczu

Firma Johannes Linz istnieje w Rawiczu w Wielkopolsce już 68 lat i dysponuje dobrze pod względem technicznym urządzoną fabryką maszyn, odlewnią żelaza i metali, kotlarnią i warsztatami reperacyjnemi. Biuro techniczne tych zakładów dostarcza jako specjalność maszyny i aparaty dla cukrowni, browarów, słodowni, gorzelń, cegielń oraz maszyny i narzędzia dla rolnictwa, podejmując równocześnie naprawy maszyn i narzędzi w tych wszystkich działach przemysłowych. Firma Linz wykonuje również wszelkie odlewy szare i metaliwne z pierwszorzędnego surowca według wzorów dostarczonych względnie wypracowanych we własnej modelarni przez wykwalifikowanych fachowców. Nadmienić wypada jeszcze, iż omawiana rawicka placówka wytwórczo-handlowa dostarcza również urządzenia transmisyjne a specjalny dział trudni się zbytem wszelkiego rodzaju wyrobów blaszanych. — Dla dokonania naprawy na miejscu postoju maszyn, wysyła na życzenie doświadczonych monterów. — Przedsiębiorstwo to polecamy uwadze sfer interesowanych i czytelników naszych. —p—

POSTĘPY W PRZEMYŚLE

(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Doniosły wynalazek w dziedzinie kolejnictwa

Przyrząd do automatycznego łączenia i rozłączania wagonów kolejowych.

Jednem z najwięcej palących zagadnień kolejnictwa europejskiego jest kwestja zastosowania w wagonach sprzęgów automatycznych, bez których w dobie obecnej nie da się pomyśleć dalsze usprawnienie i zracjonalizowanie ruchu. Sprzęgi tego rodzaju wprowadzono już przed trzydziestu laty w Ameryce, potem w Japonji; w Europie jednak na przeszkodzie temu stał system wagonów 2-zderzakowych, do których żadnym sposobem nie dało się dostosować rzeczywiście praktycznych urządzeń o działaniu automatycznem. Początkowo w Europie nie odczuwano specjalnie silnie konieczności zastosowania tego rodzaju automatów, zadawalając się łączeniem ręcznem. Stopniowo jednak pod wpływem wiadomości o doskonałych wynikach, jakie dały automaty amerykańskie, oraz ze względu na konieczność ciągłego usprawniania ruchu, i Europa zaczęła szukać jakiegoś rozwiązania tego zagadnienia.

Ponieważ, jak to już zaznaczyliśmy, wagony europejskie posiadają dwa zderzaki boczne, amerykańskie zaś jeden zderzak centralny, zastosowany w Ameryce sprzęg systemu Janney'a nie dał się użyć w Europie, gdyż wymagałoby to zbyt kosztownej i trudnej do wykonania w czasie normalnego ruchu przebudowy całego taboru. Tak samo nie udało się, mimo wielu prób i kosztownych eksperymentów, wynaleźć jakiś inny automat, który pracowałby zadawalająco przy dwóch zderzakach, gdyż na przeszkodzie temu stała zawsze konieczność zachowania między wagonami połączenia elastycznego, działającego jak stosowany obecnie łańcuch, który jedynie zpośród wszystkich dotychczas używanych połączeń wagonowych wytrzymał w ruchu kolejowym wszelkie próby ogniowe.

Niepowodzenia wszystkich wynalazców, pracujących w tej dziedzinie, duże koszty prób i temu podobne kłopoty, związane z badaniami różnych systemów automatycznych łączników w Europie, zniechęciły wreszcie sfery zainteresowane, które zaczęły nawet skłaniać się do porzuconego dawniej projektu przebudowy całego taboru kolejowego na wzór amerykański, godząc się na wynikające stąd ogromne rozchody, byleby wreszcie usunąć usterki łączenia ręcznego.

Stanie się to zrozumiałem, jeżeli zważymy korzyści, wypływające z łączenia automatycznego.

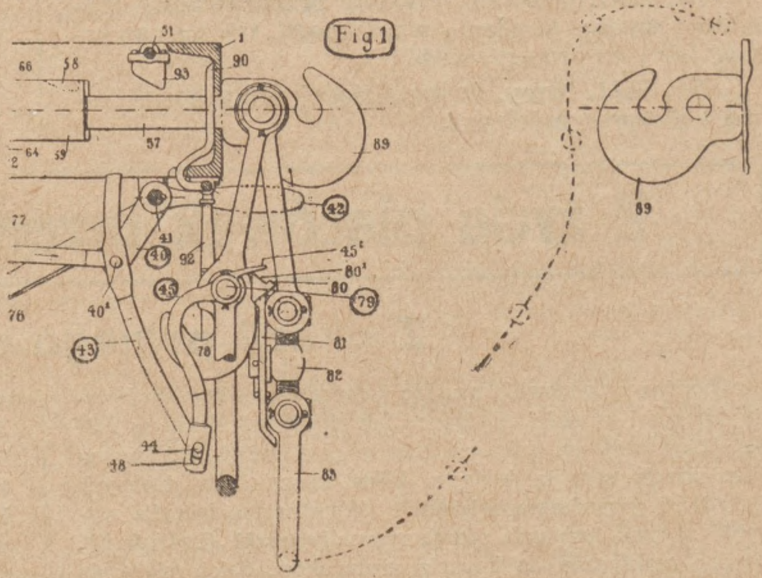


Fig. 1

Otóż w pierwszej linji, przy zastosowaniu dobrze działających automatów **wzrasta w wielkiej mierze bezpieczeństwo pracowników kolejowych**, którzy nie są narażeni na konieczność wchodzenia między wagony, co szczególnie trudnem jest przy pracy nocnej, na obmarzłych torach. Równocześnie ze zmniejszeniem ilości nieszczęśliwych wypadków **zmniejszają się też poważnie rozchody poszczególnych kolei, wypłacane jako odszkodowania okaleczonym pracownikom i rodzinom zabitych.** Dalej, wielką zaletą automatycznych łączników jest **usprawnienie całego ruchu,** dzięki szybszemu wykonania pracy. Największą jednak zaletą sprzęgów automatycznych, pomijając względy czysto humanitarne, jest **możność zwiększenia tonażu poszczególnych wagonów.** Obecnie bowiem przy łączeniu ręcznem ograniczeni jesteśmy nośnością ca. 30 ton, przy większych bowiem wagonach ciężar łańcuchów tak wzrasta, że manipulowanie niemi staje się niemożliwem. Przy sprzęgach automatycznych ograniczenie to odpada całkowicie, co widzimy na przykładzie Ameryki, która stosuje już obecnie wagony 120-tonowe i łatwo może użyć jeszcze większych.

Należy przypuszczać, że z tych właśnie wzglę-

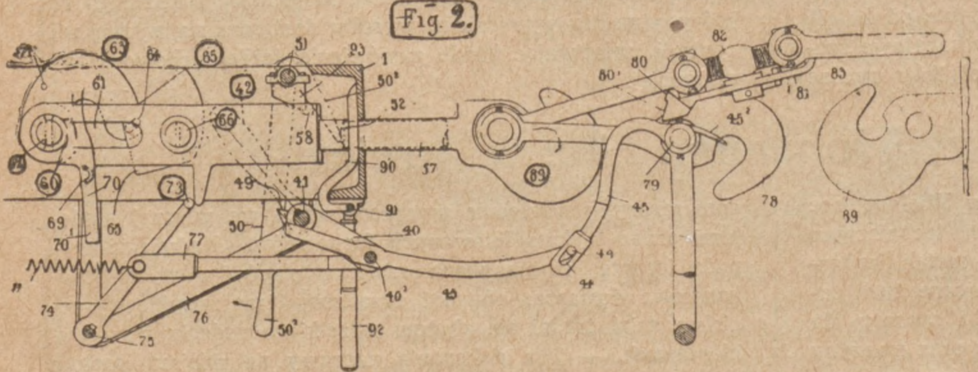


Fig. 2.

dów zdecydowanoby się już dawniej na automat amerykański i przebudowę taboru na system zderzaków centralnych, nie licząc się z kosztami, jednak na przeszkodzie temu stoi, prócz miljardowych wprost rozchodów, trudność uregulowania ruchu w czasie przejściowym, kiedy na kolejach kursowałyby wagony różnych typów, niedające się łączyć ze sobą.

Na szczęście dla kolejnictwa europejskiego myśl wynalazców, po niepowodzeniach z przystosowaniem sprzęgów typu amerykańskiego i pokrewnych poszła innemi torami. Mianowicie zaczęto zastanawiać się nad urządzeniem, które, wprowadzając automatyzację łączenia, zachowałoby równocześnie stosowany obecnie łańcuch (lub niemiecki łącznik typu łańcuchowego ze śrubą). Pionierem tej idei jest Polak p. Józef Floryanowicz, który skonstruował przyrząd, zastępujący ręce człowieka specjalnem urządzeniem, automatycznie zakładającem normalny łącznik.

Zalety tego urządzenia są następujące: W wagonach europejskich pozostają obydwa zderzaki boczne, dzięki czemu **unika się kosztownej przebudowy wagonu i przeróbki jego ramy,** która przy zderzaku centralnym musi być odmiennego typu. **Zachowuje się idealny system łączenia elastycznego,** wypróbowany na wszystkich kolejkach i działający bez zarzutu.

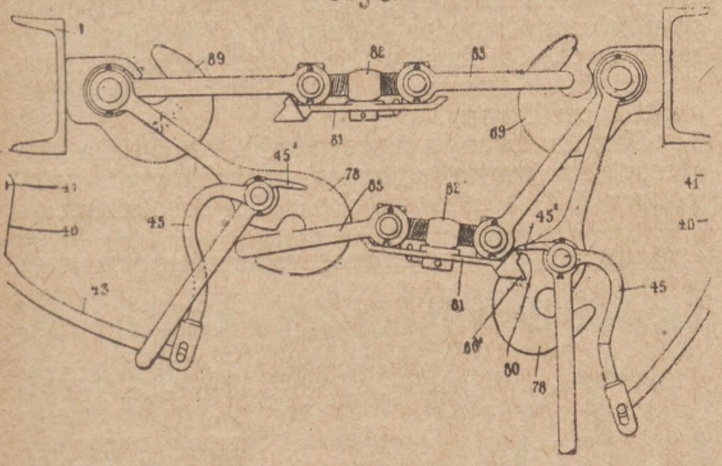
Unika się trudnego okresu przejściowego, gdyż wagony z automatem p. Floryanowicza mogą być łączone bez żadnych kłopotów z wagonami zwykłemi.

Redukuje się do minimum koszt przejścia kolei europejskich na system łączenia automatycznego.

Techniczne działanie automatu p. Floryanowicza ilustrują zamieszczone w tekście rysunki. Na rys. 1 widzimy łącznik wagonowy, wiszący swobodnie. Opiera się on o automat, który go unosi celem zaczepienia na haku drugiego wagonu, jak to wskazuje linja kreskowana.

Rys. 2 wyobraża moment przed nałożeniem łącznika na hak. Rys. 3 przedstawia haki zapasowe w momencie ich szczepienia też przy pomocy automatu.

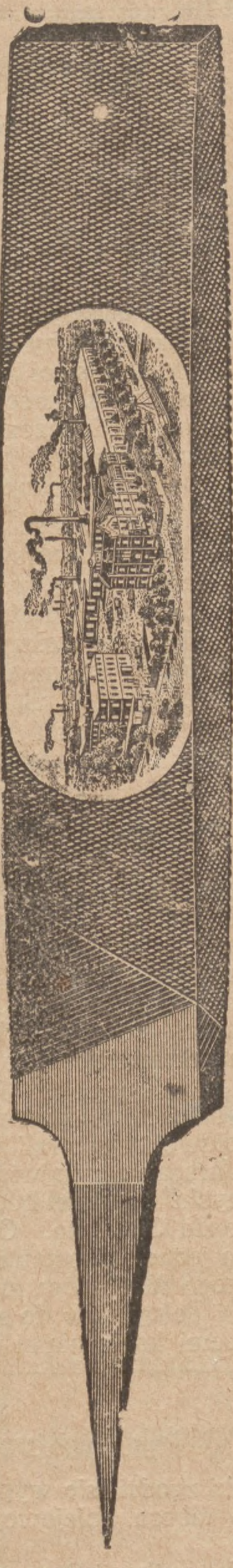
Fig.3.



Jak widzimy, przyrząd p. Floryanowicza mimo automatyzacji samego łączenia w niczem nie zmienia zasady elastycznego łączenia wagonów, zachowując bez istotnych zmian zupełnie niezależny od automatu łącznik normalny.

Modele nowego łącznika wagonowego możemy oglądać na Wystawie w pawilonie kolejnictwa.

L. K.



Komunikacja i Transport

Koleje w świecie

Ciekawe dane statystyczne.

Największą sieć kolejową na świecie mają Stany Zjednoczone A. P. Długość wszystkich linij kolejowych, przebiegających przez terytorjum gwiaździstej republiki, wynosi 404 tysiące kilometrów, podczas gdy w całej Europie jest 382 tysiące kilometrów kolei. Stany Zjednoczone posiadają jedną trzecią światowej sieci kolejowej, która liczy 1221 tysięcy kilometrów i zgórą dwie trzecie sieci amerykańskiej, posiadającej 600 tysięcy kilometrów długości. Pierwsza kolej w Stanach Zjednoczonych została wybudowana w 1827 roku (pierwszą kolej na świecie uruchomiono w Anglji w 1825 roku).

Drugie miejsce pod względem długości sieci kolejowej zajmuje Rosja (związek sowiecki), która ma 74 tysiące kilometrów kolei. Pierwsza kolej rosyjska została uruchomiona w 1839 roku (linja Petersburg—Moskwa, t. zw. mikołajewska kolej żelazna). Zaraz po Rosji idzie Kanada: 65 tysięcy kilometrów toru kolejowego — (pierwsza kolej w 1840 r.), następnie Indje brytyjskie 62 tys. klm. (pierwsza linja kolejowa w 1853 r.), dalej Niemcy, którzy mają 58 tys. klm. (w 1835 r.), Francja 53.000 klm. (w 1828 r.) i t. d.

Z państw, które posiadają mniej niż 50 tys. klm. należy wymienić: Wielka Brytanja (z Irlandją) 39.300 klm., Japonja z przyległościami 22 tys. klm. (pierwsza kolej zbudowana w 1872 r.), Włochy 21,350, Polska 19.500 (pierwsza kolej na ziemiach polskich puszczona w ruch 1847 r.), Szwecja 16 tys., Hiszpanja 15.600, Czechosłowacja 14 tys., Belgja 11 tys. itd. Albanja ma zaledwie 35 klm. kolei.

Jeżeli teraz porównamy gęstość sieci kolejowej poszczególnych państw, to przekonamy się, że najgęstszą sieć na świecie posiada Belgja, wypada tam 36,5 klm. kolei na każde sto klm. kwadr. (powierzchnia kwadratowa, której boki mają po 10 klm.). Zaraz po Belgji idzie Luksemburg: 20.8 klm. na sto klm. kw., następnie Szwajcarja, dla której odnośna cyfra wynosi 13,8 klm., Holandja 10,7, Węgry 10.2, Czechosłowacja 10, Polska ma 5 klm. kolei na każde sto klm. kwadr. powierzchni, Stany Zjednoczone A. P. 4.3, Rosja europejska 1.2 (azjatycka 0.1), Francja 9.7, Japonja 3.3, Włochy 6.7, Austrja 8.3 itd.

Rozbudowa naszej sieci kolejowej

Pisma warszawskie donoszą:

Ministerstwo Poczt i Telegrafów rozpoczęło przed paru laty prace nad skablowaniem międzymiastowej sieci telefonicznej na wzór zagranicy. Dotychczas ukończona została budowa kabla podziemnego na odcinku Warszawa—Łowicz—Łódź i kabel ten zostanie oddany do użytku publicznego w najbliższych dniach.

Obecnie Ministerstwo przystąpiło do budowy dalszych odcinków wielkiej kablowej magistrali telefonicznej, mającej połączyć Warszawę z największemi centrami naszego przemysłu poprzez Łódź, Częstochowę, Katowice, Bielsko do Cieszyna. Odnośna uchwała rządu zapadła na jednem z ostatnich posiedzeń Komitetu Ekonomicznego Ministrów, który upoważnił p. Ministra Poczt i Telegrafów do zawarcia umów z trzema krajowemi kablarniami na budowę linji Łódź—Katowice i Katowice—Cieszyn, z odgałęzieniami Katowice—Kraków i Katowice—Ruda Śląska, wraz ze stacjami wzmacniającemi w Łodzi, Piotrkowie, Częstochowie, Katowicach, Bielsku i Krakowie.

Oprócz ogromnego znaczenia dla wewnętrznej komunikacji telefonicznej, budujący się kabel posiada również duże znaczenie międzynarodowe, albowiem za jego pośrednictwem Polska wejdzie w ogólną sieć telefoniczną europejską, łącząc się zapomocą odgałęzienia Katowice—Kraków z południową Europą przez Czechosłowację, a za pośrednictwem ważnej linji Katowice — Ruda Śląska z Niemcami i zachodem Europy.

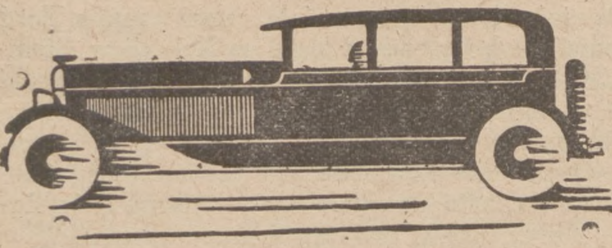
Ponadto, budowa nowego kabla umożliwiła prosperację krajowym wytwórniom kablowym, dając jednocześnie zatrudnienie około 1500 robotnikom.

Polska wypożycza Rumunji 100 lokomotyw

Donoszą nam, że Rząd polski zgodził się wypożyczyć Rumunji część naszego taboru kolejowego w jesieni bież. roku.

W czasie pobytu Ministra Komunikacji Rumunji, Manoilescu na wystawie poznańskiej rząd rumuński zwrócił się do rządu polskiego o udzielenie 100 lokomotyw na miesiące: sierpień — listopad, które służyć mają do przewozu zboża rumuńskiego, eksportowanego zagranicę.

W początkach m. sierpnia odbędzie się konferencja przedstawicieli Ministrów Komunikacji Polski i Rumunji, na której ustalone będą bliższe warunki tej „pożyczki".



Dział Samochodowy

Salon samochodowy na „Kom-Turze"

(Ciąg dalszy.)

Nieuważny obywatel zwiedzający Wystawę może ewentualnie ominąć stoisko **Zetki,** które znajduje się w bocznej przybudówce. Nieuwagę tę jednak nie potrafi on sobie wybaczyć, ponieważ powyższe stoisko jest jednem z najlepiej urządzonych i najpiękniej udekorowanych. Samochody, popularnie „Zetkami" zwane, a właściwie znane też pod nazwą „Brojovka", wykonywują Czechosłowackie Zakłady Broni w Brnie. Zakłady te przed wypuszczeniem Zetki na rynek wykonały szereg prób i doświadczeń celem uwzględnienia ostatnich zdobyczy techniki automobilowej. Ponieważ dążono do maksymalnego uproszczenia budowy, wybrano do napędu tego samochodu silnik dwutaktowy, który swemi dwoma cylindrami robi to samo co przeciętna czterocylindrówka czterotaktowa.

Zwiedzając dalej salon samochodowy mimowoli zwracamy uwagę na wyroby **„Vomag'a".** Na stoisku tem widzimy samochody ciężarowe o nadzwyczaj celowej konstrukcji oraz imponującą uniwersalną maszynę do polewania ulic. Ten ostatni samochód jest nadzwyczaj pomysłowo zbudowany i doskonale nadaje się do czyszczenia ulic. Szczególnie ciekawem narzędziem jest pompa, która zapewnia wyrzucanie na dalszą odległość strug wody, dzięki czemu ma się efekt nietylko pokrapiania jezdni lecz już bez użycia szczotek, prawdziwego zmywania.

Dalej widzimy maszyny **N. A. G. — Protos.** Tu najwięcej interesuje zwiedzających samochód osobowy z automatycznem sprzęgłem, które ogromnie ułatwia kierowanie. Aby np. ruszyć takim samochodem z miejsca wystarczy puścić motor w ruch i potem, nie dotykając sprzęgła dodawać powoli gazu. Dzięki automatowi samochód ruszy nadzwyczaj miękko. Tak samo po zatrzymaniu wystarczy bez naciskania pedału sprzęgła zdjąć nogę z akseleratora, a sprawny automat wyłączy sprzęgło. Dzięki temu w samochodzie „Protos" ze sprzęgłem automatycznem niemożliwem jest zgaszenie motoru, tak samo unika się wszelkiego szarpania przy ruszaniu oraz zmianie biegów. Na stoisku N. A. G. prócz osobowego samochodu ze sprzęgłem automatycznem widzimy też maszyny ciężarowe i ciężarowe podwozia o ramie obniżonej.

Zaraz obok stoją potężne **Büssingi** — wozy ciężarowe wszechświatowej sławy, znane jak w Europie tak i w Ameryce. Ciężarówki Büssinga imponują swem wykończeniem, mocą i celowością konstrukcji. Na stoisku widzimy podwozie 4-kołowe i 6-kołowe z napędem na obydwie pary tylnych kół przy pomocy dwóch wałów kardanowych.

Przejdźmy teraz do stoiska **„Pragi",** która pokazuje nam maszyny osobowe, samochody sanitarne, autobusy oraz pięknie wykonany model podwozia. Wyroby „Pragi" powinny nas szczególnie interesować ze względu na wielką popularność tych samochodów. „Praga", jak mówią znawcy, posiada dziesięć zasadniczych zalet konstrukcyjnych, które w połączeniu z dużym programem produkcji, umożliwiającym znaczną redukcję cen tak się przyczyniły do rozpowszechnienia się tych maszyn. Jeżeli już mowa o tych zaletach, to wyliczmy je odrazu. A więc jako pierwszą możemy podać system odejmowanego bloku cylindrowego, potem specjalny „przymusowy napęd" prądnicy, oryginalne wykonanie aluminjowego odlewu karteru motoru i skrzynki biegów, kula kardanowa, specjalna, dobrze obliczona czterobiegowa przekładnia, hamulec oliwny patentu „Pragi", patentowany bezpiecznik oliwny, patentowane oliwienie centralne, patentowany wskaźnik kierunku jazdy, patentowana głowica cylindrowa. Jak widzimy, serja zalet poważna.

(Dokończenie nastąpi.)

Budowa fabryki Forda w Kolonji

Prasa fachowa donosi, że Ford Motor Comp. zdecydowała się wreszcie na zbudowanie wielkiej fabryki w Europie, wybierając w tym celu Kolonję, której władze dały mu najlepsze warunki.

Już w ubiegłym roku rozpoczął Ford w tym celu odpowiednie badania terenu w Europie, na wieść o czem różne gminy miejskie rozpoczęły przelicytowywać się w ofertach celem przyciągnięcia tego magnata do siebie.

Ostatnio licytacja ta została zakończona, a Ford postanowił budowę swej fabryki w Kolonji w Niemczech. Kolonja zobowiązała się do zwolnienia fabryki Forda od opłat portowych, do rozbudowania portu, oraz do zastosowania specjalnych taryf opłat na zużywany przez fabrykę Forda gaz. Równocześnie zobowiązało się miasto do obniżenia w stosunku do Zakładów Forda stawki podatku przemysłowego.

Ford zakupił zakłady Isotta Fraschini

Prasa podaje, iż zakłady Forda sfinalizowały układy o kupno wielkiej fabryki samochodów Isotta Fraschini w Medjolanie. Zakłady przechodzą całkowicie na własność Forda. Kapitał zakładowy nowej firmy, która będzie się nazywała Ford-Isotta-Fraschini Company, wynosi 100 milj. lirów. Oprócz zbytkownych wozów, dotychczas budowanych przez Isotta Fraschini, nowa firma wypuści na rynek nowy model samochodów, podobnych do modelu Forda, które sprzedawane będą po 15.000 lirów.

Układ zastrzega, że wszystkie motory samochodowe Isotta Fraschini budowane będą odtąd w Ameryce.

PRZEMYSŁ SAMOCHODOWY NA M. W. K. T.

„Stomil" -- Polska opona samochodowa na MWKT.

Ukazanie się na „Komturze" polskiej opony samochodowej, o czem pisaliśmy już w ostatnim numerze pisma naszego, uważamy jako ważny szczegół w rozwoju automobilizmu w Polsce i związanych z tem jego potrzeb, dlatego sprawie tej poświęcamy poniżej w uzupełnieniu kilka dalszych uwag.

Zawrotne wprost sumy, jakie rokrocznie płynęły z Polski za opony samochodowe (za 1928 rok — 24.000.000 zł) do Anglji, Francji, Włoch, Niemiec i Stanów Zjednoczonych, oddawna już budziły zaniepokojenie wśród fachowych kół gospodarczych. Było zrozumiałe, że zapoczątkowanie produkcji opon w Polsce jest sprawą wagi zasadniczej, koniecznej już jeśli nie dla kompletnej samowystarczalności, to w każdym razie dla stworzenia „kadrówki", niezbędnej wobec coraz bardziej rosnącej motoryzacji życia społecznego.

Rozwiązanie tego problemu miało do pokonania najtrudniejszą przeszkodę, jaką jest długotrwały w tych wypadkach okres próbny, zanim wyrób już gotowy może być zademonstrowany odbiorcom. Próby trwały 2 lata i dopiero dziś, szczęśliwym zbiegiem okoliczności z chwilą otwarcia M. W. K. T., polska opona samochodowa „Stomil" może być wypuszczona na rynek.

Surowiec w najlepszym gatunku importuje fabryka „Stomil" z kolonij angielskich i holenderskich w postaci prasowanych arkuszy gumy. Płótno idzie narazie francuskie, lecz nawiązano już kontakt z fabrykami polskiemi. Chemikalja częściowo są również polskie, a jedyną tylko trudnością jest plecionka druciana, którą — jak dotąd — produkują wyłącznie Niemcy, lecz i w tym kierunku poczyniono odpowiednie kroki, aby się uwolnić od niepożądanej zależności.

Podstawową wytyczną pracy było postawienie produkcji na tak wysokim poziomie gatunkowym, aby dorównać produkcji zagranicznej i zdobyć rynek dzięki wysokiej jakości a niższej cenie. Osiągnięcie dodatnich rezultatów gatunkowości udało się wskutek zaangażowania na stanowisko kierownika technicznego dawnego współpracownika analogicznych fabryk w Berlinie i w Rydze. To też już pierwsza partja wypuszczonych na rynek opon daje gwarancję ich wytrzymałości od 25 do 30 tysięcy kilometrów.

Zasługa inicjatywy utworzenia tak doniosłej placówki gospodarczej należy się Zarządowi Poznańskich Kolei Elektrycznych, których dyrektor, p. inż. Nestrypke, wziął bardzo czynny udział w pracach organizacyjnych nowej fabryki, powstałej pod nazwą „Centralnej Poznańskiej Fabryki Wyrobów Gumowych S. A." w Starołęce. Jako zaś specjalny dowód ruchliwości zarządu uznać należy wzięcie udziału w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki, na której fabryka ma piękne stoisko w pawilonie 12.

Świat produkcji zrobił już swoje. Wypuścił na rynek oponę dobrą i tanią, a przedewszystkiem oponę, w której zawarta jest inicjatywa polskiego inżyniera i praca polskiego robotnika. Teraz czas, by swój patrjotyzm gospodarczy wykazały liczne sfery odbiorców, spotrzebowujących rocznie około 100 tysięcy opon. Nic na tem nie stracą, bo otrzymają towar wyborowy, a zysk w przyszłości będzie olbrzymi, gdyż jasne jest, że produkcja opon krajowych dostosowywać się będzie do rodzajów dróg w Polsce, czego nie można wymagać od produkcji zagranicznej.

Można mieć poza tem nadzieję, że nową fabryką zainteresują się polskie koła finansowe, dla których nie może być tajne, że lokata funduszów w produkcji opon w tych warunkach konsumcji, jakie zaznaczyliśmy na początku, jest bez przesady złotem jabłkiem, o zerwanie którego doprawdy warto się pokusić.

„Tatra-Auto”

Automobilizm w Polsce, śladem innych krajów kulturalnych, rozwija się ogromnie a dla poparcia twierdzenia tego przytoczymy następujące dane statystyczne: w pierwszych latach wskrzeszenia Polski samochodów prywatnych prawie że nie było, mieliśmy tylko wozy wojskowe. W dniu 1 lipca 1924 r. zarejestrowanych było w całej Rzeczypospolitej 8481 samochodów, czyli jeden wóz na 3168 mieszkańców, Ku końcowi roku 1929 liczba pojazdów mechanicznych w Polsce dochodzi już do 30.000 sztuk, a w dniu 1 stycznia 1928 jeden samochód przypadał na 1.174 mieszkańców.

W pierwszych latach istnienia Państwa Polskiego, krajowego przemysłu samochodowego nie mieliśmy zupełnie, dziś, ważna gałąź ta przemysłowa jest wprawdzie we wstępnym etapie pomyślnego rozwoju, lecz rozrost krajowego przemysłu samochodowego nie kroczy absolutnie w parze z rozwojem naszego automobilizmu i do chwili, zdani jesteśmy na tem polu zapotrzebowania, w znacznej jeszcze mierze na import.

Tymczasem sąsiadka nasza, Czechosłowacja, przy prześzło dwukrotnie mniejszem zaludnieniu, posiada **siedem poważnych fabryk samochodów**, których wyroby znane są szeroko na całym rynku europejskim. Przodujące miejsce w czechosłowackim przemyśle samochodowym zajmuje **„Tatra“**, której centralne zakłady fabryczne mieszczą się **w Koprzywnicy** a której doskonałe fabrykaty od lat już zdobyły prawo obywatelskie na rynku polskim, gdyż samochody „Tatra“ przy trwałej swej budowie bodaj najlepiej dostosowane są do potrzeb naszych dróg.

Równorzędnie z rozwojem i stale wzrastającą popularnością samochodów „Tatra“ na rynku polskim, wysunęła się konieczność wydatnego rozszerzenia założonych przez koprzywnicką centralę w Polsce warsztatów i centralnych garażów mieszczących się w Warszawie. W tym celu dyrekcja czeskich zakładów „Tatra“ zakupiła w Warszawie w roku ubiegłym duży budynek fabryczny przy ul. **Czerniakowskiej 205/207**, w którym po odpowiedniem rozbudowaniu, urządziła wzorową montownię samochodów swego typu, warsztaty mechaniczne i garaże automobilowe i przedsiębiorstwo to w Polsce prowadzi pod nazwą **„Tatra-Auto“**. Dla oświetlenia rozmiarów zakładów montażowych „Tatra“ w Warszawie wystarcza wskazać, że sala warsztatowa zajmuje 500 metrów kw. powierzchni, lakiernia natomiast 200 metr. kw. a nowocześnie urządzony garaż rozmieszczony jest na pierwszem piętrze, do którego samochody wprowadzane są przy pomocy specjalnej windy.

Salon wystawowy w Warszawie znajduje się przy Alejach Jerozolimskich nr. 14.

„Tatra-Auto“, Sp. z o. o. w Warszawie godnie reprezentowaną była we wspólnym pokazie, t. zw. „Salonie Samochodowym“ przez pierwsze dwa tygodnie trwania „Kom-turu“, gdzie najnowsze kreacje tych czechosłowackich zakładów wystawione były w przestrzennem stoisku w Pawilonie 13.

Skład fabryczny „Tatra-Auto“ w **Poznaniu** oraz stała wystawa tych samochodów, znajduje się przy ul. Kantaka 7.

W szczegóły techniczne celem udowodnienia zalet podwozia „Tatra“ dla szczupłości miejsca nie będziemy się zadawali, wspomnimy jedynie, że wozy te zdobyły w Polsce znowu cztery chlubne zwycięstwa podczas konkursowych imprez samochodowych. I tak: 1) We wyścigu górskim pod Ojcowem, dnia 8 czerwca r. b. otrzymała 4-ro cylindrowa powietrzem chłodzona „Tatra“ pierwszą nagrodę w kategorji sportowych wozów, uzyskując 3-cie miejsce w ogólnej klasyfikacji, bijąc wiele maszyn o większej ilości cylindrów i konstrukcji wyścigowej. 2) W Krakowskim Raidzie Pętlicowym dnia 9 lipca r. b. otrzymała pani Gebethnerowa na 4-ro cylindrowej, powietrzem chłodzonej „Tatrze“ I-szą Nagrodę w kategorji pań, uzyskując piąte miejsce w ogólnej klasyfikacji. 3) W Rajdzie Wołyńskim, dnia 29 kwietnia r. b. otrzymał pan inżynier Marynowicz na 4-ro cylindrowej, chłodzonej powietrzem „Tatrze“ I-szą i II-ą Nagrodę oraz „Złotą Plakietę“. 4) W Konkursie zużycia paliwa pod Warszawą, dnia 4 maja r. b. otrzymała powietrzem chłodzona „Tatra“ I-ą Nagrodę, zużywając tylko 4,9 lit. benzyny na 100 km.

Do tych, przyłącza się w tym roku znowu dalszy splot sukcesów odniesionych przez samochody „Tatra“ także w innych krajach, co zaufanie do mechanicznego pojazdu tego typu jeszcze bardziej utrwala i wzmaga. Samochody „Tatra“ stoją w rzędzie przednich środków lokomocji budowanych przez przemysł europejski.

—p—

Przemysł Rowerowy i Motocyklowy

Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Znaczenie spawania w fabrykacji rowerów i motocykli

Spawanie metali rozpowszechnia się coraz bardziej. Początkowo stosowano spawanie przy pomocy palnika acetylenowo-tlenowego lub łuku elektrycznego tylko w wypadkach wyjątkowych, kiedy innemi metodami nie dało się danej pracy wykonać. Stopniowo jednak udoskonalono tak te nowoczesne metody, że stało się możliwem wprowadzenie spawania do budowy maszyn, konstrukcji domów, konstrukcji mostów itp. Tak samo rozpowszechniło się spawanie przy przeprowadzaniu najróżniejszych reperacyj, gdzie dzięki niemu unikano odrzucania części złamanych. Ponieważ wyniki spawania były wszędzie bardzo dobre, a trwałość i moc spoin wykonanych przez dobrego fachowca zaczęła dochodzić do 90 proc. mocy samego materjału, popróbowano też stosować spawanie w konstrukcjach lekkich o obciążeniu bliskiem do ich wytrzymałości granicznej. Pierwsze próby nie były zbyt zadawalające, jednakże w krótkim już czasie odpowiednio dostosowano metodę pracy, dzięki czemu stało się możliwem spawanie nawet najcieńszych i najdelikatniejszych blach z wysokowartościowego materjału. Takim sposobem powstał specjalny dział budowy metalowych płatowców (samolotów) wyłącznie przy pomocy spawania. Ponieważ konstrukcja samolotów musi być nadzwyczaj staranna i bezwzględnie pewna co do wytrzymałości, zastosowanie spawania w tej dziedzinie dowiodło niezbicie jego wielkich zalet. Wzorując się na lotnictwie, i przemysł rowerowy zdecydował się na zastosowanie spawania przy budowie ram oraz innych części rowerów. Początkowo, ponieważ prace te wykonywano tylko w wielkich fabrykach, technicznie doskonale prowadzonych, rowery spawane cieszyły się dużem powodzeniem. Wkrótce jednak z zachęcającego przykładu skorzystały fabryki mniejsze. Na nieszczęście nie potrafiły one utrzymać pracy na dostatecznie wysokim poziomie tak, że wyroby ich zdobyły sobie smutną sławę łatwo łamiącej się tandety. I rzeczywiście był czas, kiedy posiadanie roweru lub nawet motocyklu z ramą spawaną gwarantowało jego właścicielowi katastrofę, z powodu pęknięcia w tem lub innem miejscu spoiny. Ostatecznie nawet większe fabryki, których maszyny z ramami i częściami spawanemi cieszyły się jak największem powodzeniem, musiały zaniechać tej metody pracy z powodu braku zaufania publiczności do rowerów spawanych. Ze względu jednak na niezaprzeczone zalety spawania, należy znów zabrać się do pracy w tym kierunku. *(z.)*

Nowa metoda łączenia poszczególnych członów ramy

Ciekawy wynalazek został dokonany przez p. inż. E. Milwicza, który opracował nowy sposób wytwarzania ram oraz widełek rowerowych i motocyklowych.

Jest rzeczą stwierdzoną, że złamania ram i widełek rowerowych i motocyklowych, są częstą przyczyną wypadków, a spowodowane są przeważnie techniczną wadliwą obróbką.

Wynalazek stanowi ulepszenie sposobów wytwarzania ram oraz widełek rowerowych i motocyklowych, których części składowe dotychczas przeważnie lutuje się lub spawa przy zastosowaniu różnych mniej lub więcej złożonych metod, aczkolwiek, jako skutek wzmiankowanej termicznej obróbki, w strukturze stali często zachodzą ujemne zmiany, powodujące pękania łączników i rur a poza tem połączenia nigdy nie są pewne.

Wzmiankowane wady usuwa niniejszy wynalazek, którego istota polega na tem, że części składowe ram i widełek, w miejscach, gdzie mają nastąpić ich połączenia, poddaje się obróbce mechanicznej, polegającej na wzajemnie różnokierunkowem nagwintowaniu części, lub na zaopatrzeniu odnośnych powierzchni w innego rodzaju drobne i płytkie a wzajemnie różnokierunkowe nacięcia.

Równolegle z tem, rozmiary części składowych ram i widełek tak się kształtuje, żeby średnice otworów części wewnętrznych były przy tej samej temperaturze nieco mniejsze, aniżeli średnice odpowiednich części wewnętrznych.

Po zakończeniu obróbki mechanicznej ogrzewa się części zewnętrzne celem powiększenia średnic otworów i wkłada części wewnętrzne w przeznaczone dla nich miejsca.

Podczas ostygania części zewnętrzne kurczą się, przyczem grzbiety różnokierunkowych gwintów, wzgl. innego rodzaju nacięć, wciskają się jedne w drugie, tworząc silne i trwałe połączenia.

Puste przestrzenie między grzbietami gwintów lub innego rodzaju różnokierunkowych nacięć zapełniają się częściowo wściśniętym na boki metalem, co zapobiega pęknięciom lub zdeformowaniom łączników oraz rur a jednocześnie neutralizuje nieuniknione w warunkach gładkich powierzchni stałe a silne ciśnienia.

(J. K. C.)

Niedzielne obserwacje

Niech pan wyjdzie w niedzielę za miasto — powiedzmy gdzieś do Dębiny. Jeżeli pogoda dopisze, to zobaczy pan całe „karawany" rowerzystów i to nie młodych chłopców, lecz ojców rodzin lub starszych braci, jadących ze swemi pociechami i wychowankami na sterach i na ramach rowerowych. Rozumie się, że jazda taka jest bardzo miła, dopóki rowerzysta się nie przewróci, co znowuż zdarza się dość często. Wtedy bowiem, chociaż sam sportowiec wychodzi z wypadku cało, wiezione przez niego dzieciaki z reguły tłuką nosy. Mimowoli nasuwa się pytanie, dlaczego nie przestrzega się przepisu policyjnego, zakazującego wożenia na rowerach, szczególnie na sterach i ramach, „dodatkowych pasażerów". Tak, cóż prostszego, zakazać i koniec. Nie będą ludzie wozić dzieciaków — nie będą dzieciaki tłukły nosów. I sprawa załatwiona. Dobrze jednak wydawać różne przepisy, dobrze coś zakazywać, gorzej natomiast nosić własne dzieci na ręku na dalsze podmiejskie wycieczki, szczególnie w czasie letniej upalnej pogody. Czy nie możnaby więc zapomnieć narazie o zarządzeniach i rozporządzeniach, a postarać się kwestję wywożenia naszych milusińskich na wycieczki podmiejskie rozwiązać jakimś innym sposobem? Przypominamy np. proponowany przez nas wózek-przyczepkę, który zapewniłby rowerzystom i ich pasażerom dostateczne bezpieczeństwo. Czy z powodu dobrych rad „Rynku Metalowego i Maszynowego", czy też dzięki czemuś innemu, rowerowe przyczepki zaczęły u nas zdobywać powoli prawa obywatelstwa i właśnie w Dębinie ukazało się już trzech praktycznych rowerzystów, posiadających takie dodatki. Okazało się jednak, że miejscowi miłośnicy sportu nie potrafili ocenić zalet tego pomysłu i nasi pomysłowi konstruktorzy są dlatego narażeni na kpiny. Należałoby, aby wesołkom obrzydzić ich dowcipy, przynajmniej raz każdego z nich wsadzić na ster i przy pierwszej okazji solidnie wywrócić. Może wtedy wózki-przyczepki wywalczyłyby sobie należne miejsce. Ponieważ jednak nie jest to możliwe, proponujemy obecnie, aby rowerzyści z „pasażerami" nie sadzali tych ostatnich na ster, a wykorzystywali w tym celu bagażnik, co ze względu bezpieczeństwa jest bardzo polecenia godne. Tak samo wartoby pomyśleć o jakiemś urządzeniu, które pozwalałoby młodocianym pasażerom opierać na czemś nogi, co znowuż zapewniłoby bezpieczeństwo szprych w tylnem kole.

Rzuciliśmy nową myśl — czekamy na skutek.

Szał szybkości

Dlaczego cieszą się takiem powodzeniem motocykle dużej mocy?

Rozmawiałem przed kilkunastu dniami z kolegą, który niedawno temu nabył motocykl.

Po kilku ogólnikach, po godzince opowiadania o różnych wypadkach, które się młodemu motocykliście zdarzyły, kolega mój wreszcie westchnął.

Zdziwiłem się. Co ci jest? zapytałem.

Ach, wiesz, mam zmartwienie z moją maszyną.

Nie zrozumiałem początkowo, o co chodzi, gdyż właśnie przed chwilą wysłuchiwałem szereg pochwał dla dzielnego motocyklu.

Co ci się stało, nic mi nie mówiłeś przecież o jakiemś uszkodzeniu twej maszyny?

Ależ nie, wszystko jest w porządku, nic memu motocyklowi nie brakuje, tylko widzisz, martwi mnie jego mała moc.

Dobrze, pocóż ci silniejsza maszyna? Przecież możesz śmiało jeździć po każdej drodze, wyciągasz łatwo do 80 kilometrów na godzinę, a przytem benzyna cię nie kosztuje drogo.

Tak to tak, lecz widzisz, przed paru dniami skorzystałem z okazji i popróbowałem prowadzić wyścigowy motocykl mego kuzyna, który z miejsca bierze setkę. Ty nie masz pojęcia, co to za przyjemność mknąć z taką szybkością lub też wywijać się w mieście wśród najsilniejszego ruchu i wyskakiwać z tłoku jak kamień z procy. Nie, człowieku, nigdy już więcej nie kupię sobie słabego motocyklu. Uznają, że jest on bardzo praktyczny, tani w użyciu i że posiada szereg innych cennych zalet, lecz ja nie chcę maszyny, która mi się rozpędza niczem stary paralityk, sapie, stęka i jęczy, zaczem rozkręci swoje 70 kilometrów, a w mieście na więcej ruchliwej ulicy tkwi jak kluska, nie mogąc z powodu małej elastyczności nikogo wyminąć.

Nie, i jeszcze raz ci mówię, nie! Jak mi tylko na to środki pozwolą, kupię sobie wyścigową maszynkę i na niej będę harcował. Nie jestem przecież gorszy od innych.

Po tygodniu spotkałem znów mego kolegę na „Komturze"; wybierał właśnie sobie nową maszynę, oddając swój motocykl jako pierwszą wpłatę. Zrozumiałem teraz, że owładnął nim „demon szybkości".

Rzeczywiście prawie każdy motocyklista, przepraszam, ściślej mówiąc, prawie każdy człowiek, ma coś w swej naturze, co można nazwać „demonem szybkości". Ten zły duch siedzi sobie zazwyczaj spokojnie i cicho, lecz wystarczy, aby ktoś raz skosztował prawdziwego pędu, a djablik zaczyna go kusić. Prędzej, prędzej, jeszcze prędzej! Każdy kilometr ponad setkę naciąga dalej nerwy i zmusza do jeszcze większego pożądania szybkości. Człowiek wpada w prawdziwy szał i nie wystarcza mu żadna granica.

Dlatego właśnie tak często nietylko motocykliści, lecz wogóle wszyscy właściciele pojazdów mechanicznych dążą do posiadania maszyn jak najszybszych. Dlatego też tak często zdarzają się katastrofy, spowodowane nieoględnem pędzeniem ze zawrotną szybkością. W tych właśnie wypadkach „demon szybkości" zwycięża nasz umysł i przytłumia zmysł ostrożności.

Ze sportu motocyklowego

Wyścigi motocyklowe równolegle z zawodami samochodowemi o nagrodę miasta Lwowa

W wyścigach okrężnych, które się odbędą o nagrodę miasta Lwowa, wezmą również udział motocykle w dwóch biegach, a mianowicie motocykle wyścigowe na przestrzeni 30 km. i motocykle sportowe na przestrzeni 20 km. Cały więc program wyścigów będzie bardzo interesujący, gdyż będzie się składał z pięciu biegów, trzech samochodowych i dwóch motocyklowych. Wyścigi trwać będą od godz. 14-tej do 18-tej, a publiczność przez cały czas będzie obserwować przebieg wyścigów.

Biegi samochodów wyścigowych i sportowych, oraz bieg motocykli wyścigowych będą dotowane nagrodami pieniężnemi w łącznej kwocie 10.000 zł., prócz tego w każdym biegu będzie kilka nagród honorowych.

Wyścigi te, jako nowość u nas, budzą wielkie zainteresowanie we wszystkich kołach sportowych.

ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA

ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ LEONA KOZŁOWSKIEGO.

Z korporacji przemysłu elektrotechnicznego

Po ukończeniu Zwyczajn. Walnego Zebrania odbędzie się dnia 14 sierpnia 1930 na sali posiedzeń Domu Rzemieślniczego w Poznaniu, ul. Wały Zygmunta Starego 9 *Nadzwyczajna Walne Zebranie* członków Korporacji.

Porządek dzienny:

1. Zagajenie.
2. uzupełnienie statutu Korporacji, przez uchwalenie
   a) opłaty rejestracyjnej uczni,
   b) taksy egzaminacyjnej,
   c) utworzenie Komisji Rewizyjnej.
3. Zmiana §§ 22 i 40 statutu, a mianowicie:
   a) w razie braku kompletu przy zwyczajnem walnem zebraniu nastąpi zebranie następne po pół godz., a nie po godzinie, jak to obecnie przewiduje § 22 statutu,
   b) przy walnych zebraniach, poświęconych zmianom statutu, odbędzie się w braku kompletu zebranie tego samego dnia w godzinę później, przyczem uchwały będą ważne bez względu na ilość obecnych członków.

W razie braku kompletu, przewidzianego § 40 statutu, odbędzie się następne nadzwyczajne walne zebranie w okresie 4-tygodniowym, za osobnemi zaproszeniami.

Inż. Witold Piński,
Starszy Korporacji.

Kronika elektrotechniczna

BILANS HANDLOWY A ELEKTRYFIKACJA KRAJU.

Szereg pozycyj w bilansie handlowym Polski za pierwsze półrocze r. b. odzwierciedla postępy elektryfikacji w Polsce. Ogólna wartość metali sprowadzonych z zagranicy dla wyrobu przyrządów elektrotechnicznych, jak miedź elektryczna i t. p. **dosięga cyfry 25 miljonów zł.**

KABEL ELEKTRYCZNY WARSZAWA—PRUSZKÓW.

Obecnie istniejąca w Warszawie elektrownia nie wystarcza już do zasilenia energją elektryczną całej stolicy. Z tego powodu projektowane jest wybudowanie nowego kabla elektrycznego łączącego elektrownię pruszkowską z Warszawą.

Elektrownia ta oświetlać będzie między innemi nowobudowane objekty kolejowe Dworca Głównego i stacji Warszawa—Szczęśliwice.

WYTWÓRCZOŚĆ ENERGJI ELEKTRYCZNEJ W SZWECJI.

Według przypuszczalnego obliczenia, produkcja energji elektrycznej w Szwecji wynosiła w 1929 ok. 48.50 milj. kilowatgodzin, co wobec 1928 przedstawia wzrost produkcji o 11 proc.

„Era" na Komturze



Na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Pawilonie 21 stoisko **Polskich Zakładów Elektrotechnicznych „Era"**, Spółka Akcyjna, **Włochy** pod Warszawą, ul. Inżynierska 7, przestrzennością oraz imponującem swem ujęciem zatrzymuje każdego ze zwiedzających, wzbudzając zainteresowanie fachowców i znawców jak niemniej laików. **„Era"** pracuje na niewyzyskanej u nas niwie elektrotechnictwa, przyczyniając się produkcją swoją w bardzo ważnym dziale do uniezależnienia od dostaw zagranicy naszego kolejnictwa, lotnictwa, niektórych gałęzi przemysłu i życia gospodarczego.

Wymieniona placówka wystawia w pełnym ruchu prądnicę wagonową, połączoną z instalacją świeczników, specjalizuje się ona bowiem w budowie maszyn i przyrządów elektrycznych prądu stałego własnego systemu dla celów komunikacji kolejowej i lotnictwa.

Z czołowych jej maszyn elektrycznych, aparatów i wyrobów na szczególną uwagę zasługują turbogeneratory do oświetlenia elektrycznego parowozów i to o mocy 0,5 kw, 24 volt, przy 4000 obrotów na minutę.

W dziale prądnic Zakłady „Era" budują: a) prądnice niskonapięciowe od 24 do 30 volt do oświetlenia wagonów i samolotów o mocy od 100 do 1200 watów, przy ilości obrotów od 380—7000 obr/min. — Prądnice wysokonapięciowe od 1000 do 2000 volt dla celów radjotechniki lotniczej o mocy od 100—5000 watów, przy obrotach 1500—1600 obrotów na minutę. — c) Prądnice o napędzie ręcznym 800 volt o mocy 40 watów dla radjostacyj polowych.

Dalszy zakres produkcji tej placówki obejmuje: automatyczne regulatory napięcia, natężenia prądu i samoczynne przełączniki dla urządzeń instalacyj świetlnych komunikacyjnych oraz dla stacyj próbnych, lampy wagonowe i lotnicze; reflektory parowozowe i lotnicze oraz gaśnice elektryczne dla samolotów.

W oparciu o powyższą produkcję zakłady „Era" dostarczają stacje próbne dla badań prądnic i regulatorów napięcia a przedewszystkiem specjalnością ich jest dostawa całkowitych urządzeń i instalacyj oświetlenia elektrycznego wagonów kolejowych osobowych, samolotów, parowozów wraz z tablicami i skrzynkami rozdzielczemi i bezpiecznikowemi oraz sprzętem instalacyjnym.

Zaznaczyć tu wypada, że przeprowadzana systematycznie przez Ministerstwo Komunikacji modernizacja oświetlenia kolejowych wagonów osobowych mianowicie w pociągach pospiesznych, to w znacznej mierze dzieło pracy i produkcji firmy „Era", której urządzenia są ostatnim wyrazem techniki elektrycznej w dziedzinie oświetlenia objektów komunikacyjnych.

Gmachy fabryczne Polskich Zakładów Elektrotechnicznych „Era" mieszczące się we Włochach pod Warszawą, zarówno pod względem architektonicznym jak urządzeń wewnętrznych, to wzór nowoczesnego postępu według modła zachodnio-europejskiego. — Wyroby „Era", to chlubny owoc pracy rąk polskich zbierany na niwie, doniedawna jeszcze zupełnie niezaorane i w tem spoczywa zasługa inicjatorów i kierowników tej pożytecznej rodzimej placówki wytwórczej.

—p—

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWNICTWO „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Nowoczesne metody badania wydajności pracy w zastosowaniu do rolnictwa

W czasach nowszych poznawanie warunków pracy i określenie sprawności tej pracy, nabrało znaczenia poważnego. Odnosiło się to doniedawna jedynie do pracy przemysłowej. Wysilano się na znalezienie i faktycznie znaleziono szereg metod, które pozwalają dokładnie określić, jak dana czynność powinna być wykonywana, kiedy osiąga się największy efekt i największą oszczędność w materjale i sile. Istnieją metody, które pozwalają obliczyć granice rentowności jakiegoś zabiegu, oraz ustanawiające warunki, od których zależy optimum rezultatów. Np. wiemy dokładnie, jakie maszyny i aparaty do danych celów najlepiej się nadają, potrafimy obliczyć, ile czasu dziennie maszyna musi być zajęta, aby się opłacało jej używanie. Wiemy dokładnie, jakie zalety umysłowe i fizyczne musi posiadać robotnik, który ma daną maszynę obsługiwać.

To wszystko odnosiło się doniedawna tylko do przemysłu. Gospodarka rolna była pod względem studjum najbardziej racjonalnych warunków pracy i najodpowiedniejszych metod w danych warunkach zupełnie niezbadana. Ostatnio jednak w krajach zachodnich zajęto się intensywnie wyszukiwaniem wszelkich możliwych sposobów podniesienia gospodarki rolnej. I w tym wypadku starania te dyktowane były nietylko żądzą poznania, ale gorzką rzeczywistością życia rolniczego, zwłaszcza wobec panującego kryzysu rolnego. W instytucjach rolniczych bada się obecnie, jakby można pracę i zatrudnienie rolnika rozłożyć korzystniej na różne pory roku, tak, aby cały czas był możliwie wyzyskany, a przytem bez zbytecznego nadwyrężenia sił ludzkich. Studjuje się rozkład i plan wzorowej zagrody wieśniaczej, któraby zaoszczędziła zbyteczne, a tak często w ciągu dnia powtarzające się chody. Oczywiście, że zastanawiają się nad rzeczywistą a wskazaną konstrukcją maszyn, jak narzędzia rolnicze powinny być zestawiane, jakie pozycje ciała dla danej czynności są najkorzystniejsze, jak również nad wpływem długości czasu pracy i przerw na wydajność tejże, oraz nad odpowiednią odzieżą i pożywieniem.

Jest rzeczą jasną, że badania te bynajmniej nie są łatwe, głównie z powodu tego, że brak objektywnych mierników. Objektem badawczym jest człowiek, którego sprawność jest zależna wielokrotnie od czynników zupełnie nieobliczalnych, od woli, usposobienia i konstrukcji ciała i duszy.

Jako metoda, która ostatnio oddaje znaczne usługi, zasługuje na wzmiankę na tem miejscu metoda respiracyjna, to jest badania oddechu przy pracy a raczej ilości kaloryj przy danej czynności zużytych. Metodę tę przeprowadza się w ten sposób, że mierzy się ilość powietrza zużytego do oddychania w czasie wykonywania pewnej czynności i w pewnych warunkach. Analizuje się skład chemiczny powietrza wydechiwanego i z ilości kwasu węglowego, zawartego w powietrzu wydalonem, można dokładnie wyliczyć, ile ciepła, wzgl. kaloryj cieplnych zużytych zostało.

Daje ta metoda bardzo ciekawe rezultaty. Tak więc zbadano, że człowiek chodzący podczas orki po ziemi rozbitej i luźnej zużywa w minucie 9.5 kaloryj, gdy na ubitej drodze potrzebuje tylko 5.5 kaloryj, a siedząco uwalnia jedynie 1.5 kaloryj ciepła. Z tego wynika praktyczne wskazanie umieszczenia miejsc siedzących na maszynach do orania. Również badając pracę kobiet przy przebieraniu i sortowaniu ziemniaków, przekonano się, że sprawność pracownic jest daleko korzystniejsza, jeżeli praca ta odbywać się może w siedzącej pozycji a nie, jak zazwyczaj, w pozycji pochylonej i na ziemi. Sprawność wzrosła o 19 proc., a zużycie kaloryj spadło o 44 procent. Podobnie stwierdzono maksimum wydajności przy ładowaniu snopków na wóz, kiedy waga tychże wynosiła 7.5 kg.

Jeżeli podzielimy ilość dokonanej pracy w kilogrametrach przez ilość zużytych na to kaloryj cieplnych, otrzymamy współczynnik wydajności pracy, który dopiero pozwoli nam osądzić, w jakich warunkach praca da efekt najlepszy.

Nietylko jednak odnośnie pracy ludzkiej, ale także i co do racjonalnego wyzyskania pracy zwierząt domowych, daje metoda respiracyjna doskonałe rezultaty. W tym wypadku nawet może ona dać wskazówki co do ilości i jakości paszy, potrzebnej dla zwierzęcia wykonywującego pewną pracę. Skonstruowano nawet aparat, który pozwala próby takie wykonywać w polu. Aparat taki składa się z maski gazowej z wentylami, oraz z ruchomych gazomierzy i urządzenia, pozwalającego brać próby powietrza do analizy. Podobno konie bardzo łatwo przyzwyczajają się do pracy w tem uzbrojeniu.

Dzięki zastosowaniu tej metody do koni, poznaje się, jaka uprząż jest najkorzystniejsza, jaka szybkość i obciążenie daje maksimum współczynnika wydajności. Stwierdzono np., że koń pociągowy osiąga największy współczynnik wydajności pracy przy obciążeniu, wynoszącem 150 kg. Rzecz jasna, że można tę samą metodę stosować do porównywania różnych koni między sobą, jak również co do możności zastąpienia pracy konia przez pracę np. wołu.

Współczynnik wydajności i sprawności jest zarazem doskonałym miernikiem dla osądzenia, które zwierzęta wymagają dla osiągnięcia jednostki pracy najmniejszej ilości kaloryj, równoznacznych z najmniejszą ilością paszy.

Nie ulega wątpliwości, że badania te mogą rolnictwu oddać znaczne usługi. Należałoby przeto życzyć sobie, aby i u nas rolnicze studja oraz stacje doświadczalne zajmowały się badaniem i wyszukiwaniem najodpowiedniejszego materjału, najodpowiedniejszych urządzeń i najodpowiedniejszego sposobu pracy człowieka, zatrudnionego na roli. Pamiętać trzeba, że zagadnienie to posiada szczególnie w Polsce bardzo doniosłe znaczenie. Bo przecież przeszło 60 proc. ludności naszego kraju żyje z pracy na roli. („Il. K. C.")

„Gostynianka"

Młocarnia dla małych gospodarstw.

(w) Racjonalne i korzystne prowadzenie gospodarstwa rolnego nie da się dziś pomyśleć bez zastosowania maszyn. Nikt w to nie wątpi, patrząc na parowe pługi, siewniki itd., posuwające się po rozległych obszarach dworskich, których uprawa bezwzględnie dziś wymaga tego rodzaju środków technicznych.

Jednakowoż, równie jak dla gospodarstw wielkich, ważną jest kwestja umaszynowienia gospodarstw małych. Zagadnienie to jest ze zrozumiałych powodów trudne. Pomimo to obserwujemy dziś wytrwałe starania naszych fabryk celem wyposażenia małych gospodarstw w maszyny o odpowiednich rozmiarach, właściwościach, a przedewszystkiem w cenach.

Do takich maszyn należy młocarnia szerokomłotna „Gostynianka", wyrobu Gostyńskiej Fabryki Maszyn. Dla małych gospodarstw jest „Gostynianka" bardzo korzystną. Umożliwia racjonalną młóckę, zapobiega marnowaniu słomy. O jakości „Gostynianki" świadczy jej wytwórnia, w ostatnich czasach znacznie powiększona, zaliczana do poważniejszych na tem polu placówek. „Gostynianka" dorównuje ciężkim, szerokomłotnym młocarniom, i — biorąc pod uwagę jej przystępną cenę i małą wymaganą siłę roboczą — łatwa jest do nabycia dla właścicieli małych gospodarstw. Praca jej jest równie wydajna jak młocarni normalnej, omłot jest czysty, bieg lekki i spokojny.

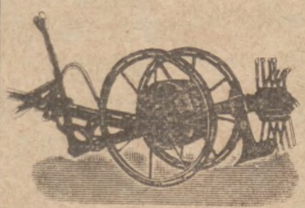
Jak przedstawiają się niektóre szczegóły w budowie „Gostynianki"?

Bęben 1750 mm. długi o średnicy 300 mm. zaopatrzony jest w pięć karbowanych stalowych bijaków. Wał bębnowy jest z najlepszej stali i spoczywa na łożyskach kulkowych pierwszorzędnej jakości.

Kosz jest montowany z silnego żelaza kątowego na czterech ramionach, przez które przechodzą dwa okrągłe 20 mm. pręty żelazne. Ustawienie kosza do bębna odbywa się zapomocą dwóch rączek, znajdujących się na zewnątrz maszyny, co umożliwia bardzo szybkie i łatwe (bez klucza) ustawienie.

Postument zbudowany jest z suchego i twardego drzewa, spojony jest śrubami i zaopatrzony w cztery jezdne koła o 180 cm. Młocarnia jest bez kierownicy i bez wytrząsacza.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiamy masowo jako specjalność:

kopaczki „Gwiazda B"

do kopania ziemniaków bezsprzecznie najpraktyczniejsze z wszelkich istniejących kopaczek



sieczkarnie bębnowe

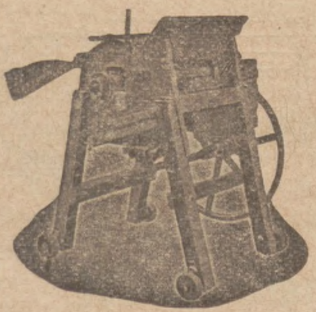
4 i 3 kosowe, w 7 rozm. wielkościach

9058

młocarnie cepowe „Ideał"

na łożach kulkowych z hamulcem bębnowym, nadające się znakomicie dla średnich i mniejszych gospodarstw.

Prosimy zażądać ofert

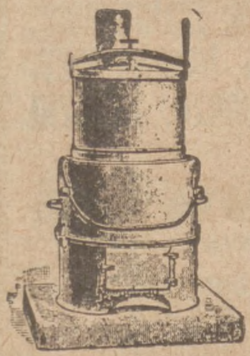


BRACIA MALAK

Fabryka maszyn i odlewnia żelaza

Telegraf.: Bramafa **ŻNIN (Wlkp.)** Telefon nr. 30.

Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających



Wyrabiam masowo

PARNIKI

do kartofli i paszy „AGRA"

BRONKI posiewne
TACZKI do worków
TACZKI żelazne do różnych celów
SZUFLE do transportu ziemi
NABIERKI I FORMY do różnych celów

Ryszard Liska

WĄGROWIEC

8821 **Fabryka Maszyn i Kotlarnia tel. 59.**



„IDEAŁ"

nóż do krajania słomy na ściółkę

tani — praktyczny — trwały

Jedyni producenci 3641

Centrala Pługów Parowych T. z o. p. Fabryka Maszyn

Poznań, św. Wawrzyńca 36. Telefon 6117 i 6950



PALENISKA

do lokomobil i lokomotyw płużnych

ściany gardzielowe, ściany sitowe

oraz wszelkie prace kotlarskie

wykonuje

Centrala Pługów Parowych T. z o. p.

FABRYKA MASZYN i KOTLARNIA

Poznań

św. Wawrzyńca 36

7727

Telef.: 6117, 6950 Adr. telegr.: Centropług

Maszynowe sadzenie buraków

W „Gazecie Rolniczej" podaje p. T. Słonowski co następuje:

W celu zaoszczędzenia kosztów i pracy przy przerywce buraków, Amerykanie robią próby z nowowynalezioną maszyną do flancowania buraków. Korzyści z tego są następujące: regularna i dowolna rozstawa, oszczędność nasienia, przedłużenie okresu wegetacyjnego, mniej pustych miejsc w polu. Maszynę obsługuje dwóch ludzi: jeden kieruje, drugi zakłada flance do specjalnych trzymadeł, umocowanych na pasie bez końca. Roślina zostaje umieszczona w bróździe, a ziemia wokoło niej uciśnięta. Z beczki, umieszczonej na maszynie, dostarczana jest niezwłocznie woda, w której mogą być rozpuszczone nawozy sztuczne. Próby z flancowaniem selerów, cebulki, kapusty, pomidorów, kalafjorów, sałaty, tytoniu, buraków cukrowych i in. wypadły doskonale.

Na zasadzie doświadczeń z burakami cukrowemi, można powiedzieć, iż na starannie przygotowanem polu ilość buraków przy użyciu metody flancowania była o 30% większa, niż na polu sianem i przerywanem ręcznie. Plon również był o 30% większy.

Flancowane buraki wykazały przytem wyższy stopień czystości soku i wyższą zawartość cukru. Kształt buraków flancowanych nie różnił się od kształtu buraków sianych.

Maszynę budują jedno lub pięciorzędową. Dziennie można zaflancować 2,5 do 5 ha. 100 stóp (ang.) kwadratowych daje ilość flanc wystarczającą na 5 ha.

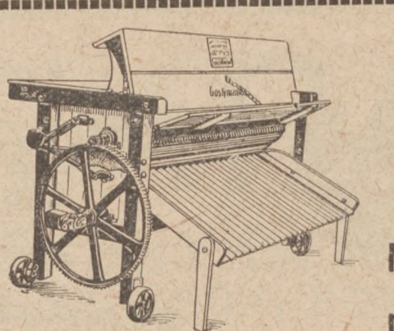
Porozumienie fabryk maszyn i narzędzi rolniczych

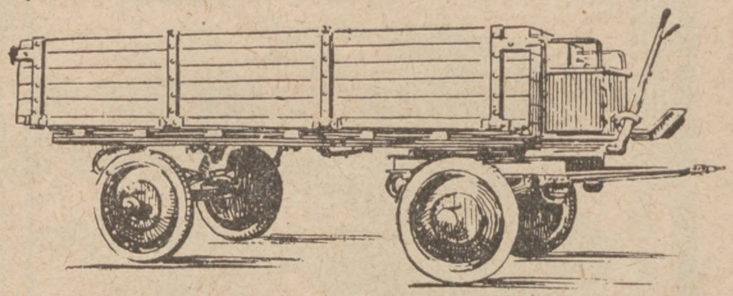
W rezultacie konferencyj, prowadzonych w Grupie Maszyn Rolniczych Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych, możemy podać do wiadomości o pierwszem porozumieniu, które zostało dokonane pomiędzy dwoma największemi fabrykami maszyn i narzędzi rolniczych w Polsce, zawdzięczając inicjatywie Zarządów tych fabryk, a zwłaszcza pp. dyrektorowi Dr. A. Kręglewskiemu i dyrektorowi J. Czarlińskiemu. Mianowicie Sp. Akc. „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn w Grudziądzu i Chełmnie oraz Sp. Akc. H. Cegielski w Poznaniu wraz z fabryką E. Drewitz w Toruniu zawarły porozumienie, dotyczące całokształtu spraw fabrykacyjnych i handlowych.

Jest to pierwsze porozumienie na terenie Polski, zawarte w gałęzi maszyn rolniczych, które należy powitać z całem uznaniem, gdyż porządkuje ono produkcję maszyn rolniczych przez pewną specjalizację fabryk w poszczególnych maszynach i niezawodnie doprowadzi do potanienia cen przy masowej produkcji narzędzi i maszyn, objętych porozumieniem.

Eksport maszyn rolniczych do Bułgarji

Firma Leon Czarliński, Spółka Akcyjna w Ostrowie (Pozn.) zawarła umowę z Bułgarskim Bankiem Rolnym w Sofji na dostawę maszyn rolniczych na sumę lew. 26 000 000 (ca 180 000 dol. am.). Wspomniana firma uruchomi w najbliższym już czasie wszystkie swoje działy fabryczne na dwie zmiany na dobę i zatrudni przez przeciąg ca 9-ciu miesięcy większą ilość robotników, czem przysłuży się zmniejszeniu bezrobocia.





DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Wpływ kryzysu gospodarczego na ruch budowlany

Brak kapitałów, odbijający się tak dotkliwie na naszem życiu gospodarczem, zatrzymał również rozwój polskich przedsiębiorstw budowlanych. Ruch budowlany ograniczony jest bowiem przeważnie do budowli podejmowanych przez władze wojewódzkie, komunalne, podczas gdy kapitał prywatny buduje w minimalnych rozmiarach.

W porównaniu z innemi województwami ruch budowlany na Śląsku dzięki inwestycjom władz wojewódzkich utrzymywał się w ubiegłym roku na średnim poziomie, do czego przyczyniły się również prace budowlane w przemyśle.

Widoki na rok 1930 są o tyle gorsze, że inwestycje w przemyśle znowu ograniczono do minimum, to też przedsiębiorstwa budowlane powitały z radością zapowiedź władz rządowych co do uruchomienia w budownictwie kapitałów umieszczonych w zakładach ubezpieczeń społecznych, co złagodzi częściowo kryzys budowlany. Jak w wielu innych gałęziach przemysłowych, tak i w przemyśle budowlanym brak odpowiednich własnych kapitałów obrotowych przerzedził silnie szeregi przedsiębiorstw budowlanych, utrzymały się tylko firmy finansowo silniejsze. Do firm tych finansowo silniejszych należy również towarzystwo budowlane Adamski i S-ka w Katowicach, mogące się poszczycić wykonaniem trudnych, wielkiej dokładności wymagających prac, jak budowa w Rudzie koksowni z żelbetonu, składającej się z 60 pieców, budowa separacji z żelbetonu, szlaku betonowego dla woza gaśniczego, fundamenty dla przesuwnicy wagonów, dla kolejki linowej, fundamenty mostów z betonu ubijanego, wykonanie budynku szybowego i budynku dla transformatorów, wykonanie wieży gaśniczej o wysokości 27 m. z żelbetonu w przeciągu 3 miesięcy, dalej na kopalni Emma: wykonanie również wieży gaśniczej o wysokości 27 m. z żelbetonu, hali dla pomp oraz fundamentów betonowych, budowa pieców koksowych, budowa fundamentów dla turbo-agregatorów kondenzacyjnych na 12.800 K. W.; również w Polskich Kopalniach Skarbowych w Knurowie wykonanie wieży gaśniczej z żelbetonu, fundamentów sortowni i wag wagonowych, rozdzielnicy, wymurowanie kotłów systemu Humboldt na 1200 m² ogrzewu, wykonanie fundamentów dla budynku płóczki pneumatycznej i wiele innych prac wchodzących w zakres prac żelbetonowych, budowli nad- i podziemnych, budowy koksowni i gazowni, jak też prac stolarskich, wykonanych przez fabrykę stolarską.

Budownictwo polskie w niczem nie ustępuje budownictwu zagranicznemu, poziom techniczny, zastosowanie najnowszych doświadczeń, metod pracy i maszyn pomocniczych postępuje u nas równoległym krokiem z postępem Zachodu.

Nowoczesne materjały zastępcze i szkielet żelazny w budownictwie

Na zaproszenie niemieckiego Stahlwerks-Verbandu odbyło się przy udziale przedstawicieli władz, instytucyj naukowych, kół architektów i przemysłu budowlanego zebranie Komitetu dla Badań Budownictwa Żelaznego.

Dr. Erlinghausen, jako pierwszy mówca dowiódł ze względów technicznych i gospodarczych celowości zastosowania szkieletu żelaznego wypełnianego nowoczesnemi materjałami budowl. Jako przykład wymienił wybudowane koło m. Kassel osiedle Rotenberg, obejmujące 250 mieszkań w 6 grupach.

Następnie zabrał głos p. arch. R. Koppe z Lipska, który wysunął potrzebę wykonania nietylko szkieletu żelaznego, lecz i innych elementów budowlanych w znormalizowanych typach. Materjały wypełniające, zależnie od zadania, jakie mają spełnić, należy podzielić: na płyty zewnętrzne, odporne na wpływy atmosferyczne, na płyty wewnętrzne przechowywujące ciepło, i na płyty środkowe, dobrze izolujące.

Przedstawiciel niemieckiego Związku Cementowni poruszał kwestję ochrony od rdzy i działania różnych materjałów wypełniających na szkielet żelazny. Pomalowanie konstrukcji żelaznej mlekiem cementowem chroni żelazo wprawdzie przed rdzewieniem, jednak po pewnym czasie łuszczy się i odpada. Przy otulaniu części żelaznych materjałami zastępczemi należy się liczyć z tem, że wskutek skurczenia się tychże mogą tworzyć się szczeliny, dopuszczające powietrze do żelaza. Wobec tego najbardziej celowem jest torkretowanie żelaza, otulanie w betonie lub pomalowanie skutecznemi farbami rdzachronnemi. Ważnem jest dla zabezpieczenia żelaza od rdzy ochrona przed tworzeniem się wody kondensacyjnej, jak również skład chemiczny materjałów wypełniających. Przy zastosowaniu gipsu i magnezji w charakterze wiążącym dla materjałów wypełniających zaleca się szczególną ostrożność. Pod warunkiem zapewnienia dostatecznej ochrony konstrukcji żelaznej od rdzy przez pomalowanie itp. można także używać jako materjału izolacyjnego wełnę żużlową i termozyt.

O materjałach zastępczych nadających się do budowy szkieletowej mówił dyrektor Instytutu Badań Przemysłu Cementowego dr. Grün. Mówca uważa powietrze za najtańszy i najlepszy izolator, jeżeli powietrze zamyka się w drobnych komórkach. Jako materjał komórkowy służą nieorganiczne materjały jak żużel wielkopiecowy, tuf lub organiczne jak drzewo, torf itp. Omawiano dalej powstanie poszczególnych lekkich betonów, produktów z palonej gliny, właściwości i zachowanie ich w budowie oraz materjały nadające się do stropów i konstrukcyj dachów płaskich.

Pan radca Spiegel poświęcił swoje wywody lekkim profilom z żelaza taśmowego, zastosowanym do budynków małych. Siatka jednolita trzyma doskonale tynk zarówno na ścianach zewnętrznych, wewnętrznych jak i stropach. Powstaje ona w ten sposób, że wcięcia w żelazie taśmowem rozciąga się do podwójnej i potrójnej szerokości. Siatka jednolita otrzymuje dla lepszej wytrzymałości usztywnienie zapomocą specjalnych żeber.

Specjalny wykład ilustrował oszczędności na materjale i robociźnie, uzyskane w budownictwie żelaznem dzięki zastosowaniu spawania zamiast nitowania.

Ożywiona dyskusja dowiodła potrzeby dalszego zwiększenia działalności informacyjnej o budownictwie żelaznem wśród przemysłowców budowlanych, w wyższych uczelniach i szkołach budowlanych, jak również w instytucjach kredytowych. Specjalnie ważną okazała się potrzeba zacieśnienia dalszej skoordynowanej współpracy zainteresowanych producentów materjałów zastępczych w porozumieniu z zakładami konstrukcyj żelaznych.

Jak wiadomo, Wydział Propagandy Syndykatu Polskich Hut Żelaznych w Katowicach zajął się również skoordynowaniem akcji, zmierzającej do rozwinięcia również u nas budownictwa opartego na zracjonalizowanych metodach pracy oraz używającego nowoczesnych materjałów budowlanych.

Domy ze stali w Warszawie

Jak mieszka pierwszy lokator stalowego domu w Polsce?

Najwyższa wieża świata — „tour Eiffel" w Paryżu — zbudowana jest cała ze stali. Drugą taką wieżę zbudował Berlin w roku ubiegłym na swych terenach wystawowych w ciągu kilku miesięcy. Na wystawie drezdeńskiej zbudowano 12-piętrowy okrąglak ze sklepami, kawiarniami i restauracją.

Obecnie na wystawie w Lipsku publiczność podziwia cały już pawilon najrozmaitszych budowli ze stali.

Stal zwycięsko wypiera dawne materjały budowlane, cegłę i drzewo nietylko w budowlach technicznych i przemysłowych lecz i mieszkalnych. Po stalowych wagonach, które oglądaliśmy na P. W. K., stalowych szafach, krzesłach, stołach, wystawionych na wystawie małych mieszkań na Żoliborzu, przechodzimy do stalowego domku mieszkalnego.

Dnia 12 lutego r. b. przy ul. Grochowskiej nr. 181, tuż przy pętlicy tramwaju nr. 24, stanął pierwszy stalowy domek. W dniu tym zamieszkał w nim, nie bojąc się mrozu, zimna, wilgoci, technik fabryki Rudzkiego p. Lucjan Krupa z żoną i synkiem.

Zewnętrzny widok domku nie różni się niczem od normalnych domów z cegły. Otynkowany na biało, stalowy domek sprawia wrażenie jakiejś niewielkiej willi, zbudowanej przez zamożnego człowieka dla dużej rodziny.

A wnętrze?

Niczem się nie różni od domków urzędniczych na Żoliborzu, a o całe niebo jest okazalsze od czynszowych mieszkań oficyn warszawskich.

Za 16 i pół tysiąca złotych zbudowano dom o 4 izbach z kuchenką, spiżarką, W. C., przedpokojem i strychem oddzielonym.

Całe mieszkanie tonie w słońcu: 8 podwójnych okien, nie okienek żoliborskich, lecz normalnych podwójnych okień, zapewnia mieszkańcom maksymum światła.

Rozkład mieszkania wymarzony: malutki przedpokój prowadzi do hallu, który służy jako pokój stołowy. Z hallu czworo drzwi prowadzi do kuchni, do saloniku, sypialni rodziców i pokoju dziecięcego. Dwa pokoje komunikują się ponadto osobnemi drzwiami.

Kuchenka zaopatrzona jest w solidną kuchnię, całą metalową o 2 blachach, komunikując się z dużą spiżarnią. Na ścianach wisi sporo obrazów, widoczków, u sufitu lampy elektryczne, w ścianach kontakty. Wewnętrzne ściany mieszkania są również tynkowane i malowane jak w normalnych domach.

Małżonkę p. Krupy pytamy, czy jej się dobrze mieszka, czy w domu jest ciepło, czy zadowolona z nowego locum?

— Bardzo a bardzo — oświadcza p. Adela. Przez wiele lat byliśmy sublokatorami. Dziś jestem panią swojego domu. Mam służącą. Jest nam przestronno i wygodnie. Mrozów się nie obawiam. Codzień notujemy temperaturę zewnętrzną i pokojową. Dwa piece również kryte kolorową stalą, zapewniają tyle ciepła, że temperatura mieszkania wynosi 15 do 20 stopni ciepła.

Istotnie, oglądamy wykres temperatury i stwierdzamy, że w dniu 28 lutego przy zewnętrznej temperaturze 6 stopni ciepła, w mieszkaniach przy nieopalonych piecach było 16 st. ciepła.

Na czem tedy polega „stalowość" tego domku?

Odpowiedź znajdujemy w rozwieszonych w hallu planach. Stalowe słupy, wmurowane w fundament, stanowią zręby ścian. Słupy te pokryte są dookoła blachą stalową. Blachę z jednej i drugiej strony pokrywa się nowym materjałem izolacyjnym, t. zw. heraklitem, na który wreszcie nakłada się tynk. Grubość takiej ściany wynosi około 15 do 20 cm. Można w nią wbijać gwoździe, można walić siekierą — ściana nie ulegnie. Podłogi są z desek, malowane, też się nie ugną pod żadnym ciężarem.

A jak długo domek budowano?

Trzy tygodnie. W tym rekordowo krótkim czasie zabudowano 69 m. kw. powierzchni, 250 m. sześciennych objętości. Takiemi domami możnaby w jednym sezonie pokryć setki hektarów powierzchni.

WIADOMOŚCI DROBNE

BUDOWA WIELKIEGO SZKIELETOWEGO DOMU MIESZKANIOWEGO W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Ostatnio pojawiły się na łamach prasy codziennej liczne głosy w sprawie potrzeby rozbudowy mieszkań w Król. Hucie. Dla zmniejszenia więc głodu mieszkaniowego zdecydował się Śląski Urząd Wojewódzki wybudować w tem przeludnionem mieście dla swych urzędników wielki dom mieszkalny przy ul. Rejtana obok Gimnazjum Żeńskiego. Strony akceptowały cenę 30 zł za m^2 tak, że rozpoczęcie budowy zależne jest jedynie od udzielenia zgody Rady Miejskiej.

Budynek projektowany na wzór amerykański będzie najwyższym domem w Król. Hucie. Tego rodzaju budynki oparte na zastosowaniu szkieletu żelaznego rosną w górę z powodu drożyzny parcel w większych miastach. Jak wiadomo, będzie to trzeci zkolei drapacz chmur w okręgu przemysłowym. Obecnie bowiem jest na ukończeniu 7-piętrowy dom dla profesorów szkół technicznych przy ul. Wojewódzkiej w Katowicach obok rozpoczętej już budowy przez Województwo przy ul. Zielonej w Katowicach gmachu Urzędów Skarbowych o 15-tu piętrach. Ten ostatni budynek o wysokości prawie 50 m. będzie niewątpliwie w Polsce najwyższym drapaczem chmur, opartym na zastosowaniu konstrukcji żelaznej. Akcja budowlana Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, torująca drogę nowoczesnym metodom budowania, zasługuje na uznanie, tem bardziej, że przyczynia się jednocześnie do złagodzenia istniejącego bezrobocia w przemyśle żelaznym.

TRUDNOŚCI EKSPORTU DRZEWA ROSYJSKIEGO DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Amerykańskie urzędy celne, stosując przepisy art. 307 nowej taryfy celnej, który zabrania wpuszczania na terytorjum Stanów Zjedn. towarów, wytwarzanych w całości lub częściowo z zastosowaniem pracy przymusowej (convict labour), odmówiły ostatnio wyładowania znacznych ładunków drzewa rosyjskiego. Naskutek interwencji przedsiębiorstw okrętowych, zakaz wyładowania został cofnięty. Nie przesądza to jednak sprawy na przyszłość i podobne incydenty mogą się powtarzać nadal, gdyż obecna organizacja pracy w Z. S. R. R. ma przeważnie charakter pracy przymusowej.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Warszawa, 1. 8. Na rynku materjałów budowlanych płacono przy warunkach wekslowych za 1000 sztuk loco cegielnia podmiejska: Cegła 65—75, fracht 15—20, razem wagon Warszawa 80—90, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 90 do 100 zł., cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląska kosztuje 56—60 zł. plus fracht do Warszawy 35, loco stacja Warszawa 90—95, loco budowa cegła śląska kalkuluje się 100—105, cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 58—60, fracht 30—32, franco stacja Warszawa 90—92, loco budowa 100—105, cegła dziurawka za 1000 sztuk 102—110 zł. franco budowa. Dachówka franco budowa za 1000 sztuk karpiówka 160—175 zł. Kafle białe środkowe I gat. 50 gr., narożne I gat. 1.00 zł.; karnesy środkowe 75 gr., narożne 1.50 zł. (ceny za sztukę) komplet bandy gładkiej 22.50. Ceny powyższe za kafle loco skład w Warszawie. Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.50, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.50, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 23.05 zł., doliczając do tego 1 zł. zwózki na skład i zarobek hurtownika oraz podatek obrotowy dojdzie do ceny loco skład 26, loco budowa 27, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się 1.60 gr. taniej, ponieważ cena opakowania za worek wynosi 55 gr., co przy 200 kg. stanowi 2.60 zł., czyli worek 50 kg. kosztować będzie na wagonie w Warszawie 5.39 zł. Loco budowa cement ze składu kalkulować się będzie przy dostawach większych 6.25 zł. Wapno w różnych gatunkach franco wagon Warszawa za 100 kg.: Kadzielnia kielecka I gat. 5.80, — II gat. 5.20, — III gat. 4.95, Jaworznia kielecka 5.10, Chęciny kieleckie 5.25, Rudniki 4.60, Rędziny częstochowskie 4.75, — sosnowieckie 4.60—4.80 i Piechcin poznański 4.85. Zwózka wapna na skład i ze składu na budowę kosztuje 2.00, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 7.50, maksimum 8, wapno lasowane za 1 m. sześc. z dostawą na budowę 45 zł., stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 50 zł. Gips solwajowski za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelowy 13, alabastrowy 17; wszystkie te gatunki loco budowa o 1 zł. drożej. Gips kielecki jest znacznie tańszy i kalkuluje się od 3—4 zł. na worku 100 kg. taniej. W dziale budowlanym w ostatnich czasach nastąpiło lekkie ożywienie, dotyczy to jednak głównie spółdzielni, korzystających z przyznanego im przez Bank Gospodarstwa Krajowego kredytu. Osoby prywatne nie budują prawie zupełnie, gdyż uzyskanie kredytu długoterminowego jest dla nich niemożliwe. Rozpoczęte budowle w latach ubiegłych, w bieżącym roku wykańcza się i tym jednostkom nieznacznych pożyczek udzielono. W dziale budowlanym sprzedawcy są zmuszeni do oddawania towarów po jak najniższych cenach, wskutek panującej ogromnej konkurencji. Firmy budowlane uważane są przez tutejsze banki za finansowo bardzo słabe, wobec czego żaden z banków nie chce się silniej w nich angażować.

Warszawa, 1. 8. Na rynku warszawskim notują następujące ceny kafli za sztukę: kwadratele białe 55 gr., kafle majolikowe 1.80 zł., gładkie t. zw. „berlińskie" 2.40 zł. Zapotrzebowania na kafle obecnie są małe, ze względu na mało ożywiony ruch budowlany w r. b. Ogólnie w tegorocznym sezonie obroty są dużo mniejsze, niż w ub. latach. Sprzedaż odbywa się zasadniczo za gotówkę. W ostatnich czasach jednak wskutek silnie odczuwanego braku gotówki coraz częściej udzielane są kredyty przeważnie krótkoterminowe na dwa, trzy miesiące. Gros zapotrzebowania rynku wewnętrznego pokrywają wyroby krajowe, które są tańsze od zagranicznych, a nie ustępują im w niczem pod względem jakości. Import wyrobów zagranicznych w ostatnich czasach znacznie zmniejszył się i obecnie jest minimalny.

Bydgoszcz, 1. 8. Ceny hurtowe rur cementowych loco Bydgoszcz w zł.: Rury okrągłe o przekroju 100 mm. 2.50, — 125 mm. 2.75, — 150 mm. 3.25, — 200 mm. 4.00, — 250 mm. 5.50, — 300 mm. 7.00, — 350 mm. 8.50, — 400 mm. 10.00, 500 mm. 13.75, 600 mm. 18.25, — 700 mm. 22.50, — 800 mm. 26.50, 900 mm. 31.00, — 1000 mm. 36.00 zł.

Gdańsk, 1. 8. Ostatnie notowania polskiego i rosyjskiego materjału fob Gdańsk (załadowanego na statek) pierwszorzędnej jakości: 30—39 cm. = Ł. 3—3.15, 40—49 cm. Ł. 4—4.15, ponad 50 cm. Ł. 5.7.6 do Ł. 6.12.6 za m.³. Obroty w dziale tartego materjału dębowego pozostają spokojne. Fob Gdańsk notują: I-a dębowy materjał w blokach 10—100 mm. gruby, wyprodukowany z kłód od 30—39 cm. Ł. 4.2.6 do Ł. 5.12.6, 40—49 cm. grubości Ł. 5.2.6—6.17.6, a z kłód ponad 50 cm. Ł. 6.2.6—7.17.6 za m.³. Surowe fryzy parkietowe, które w Gdańsku są niekiedy poszukiwane w większych partjach, przynoszą średnio około dol. 25 fob. Zbyt olszyny okrągłej do Niemiec i w samym kraju nie doznał żadnego uszczerbku. Wałki olszynowe

cięcia 1929/30 2 m. dług. i 15—30 cm. grube ofiarowano ostatnio po 18 mk. loco zachodnio-niemiecka stacja odbiorcza. Obroty w dziale materjału tartego pozostają na rynku niemieckim małe, ponieważ zarówno zakłady przeróbcze jak i odlewnie nie mają znaczniejszego zapotrzebowania. Pośledniejszy materjał pochodzenia niemieckiego notują po 80 mk., lepszy po 100 mk. i wyżej, lepszy materjał pochodzenia zagranicznego ponad 135 mk. Kłody jesionowe ofiarują loco czeska stacja załadowania od 25 cm. wzwyż po 530—675 koron czesk., zależnie od grubości. Buk okrągły 3—6 kl., cięcia 1929/30, ofiarują po 23 mk. loco zachodnio-niemiecka stacja odbiorcza. Żądania na bukowy materjał tarty wykazują rozpiętość od 60—75 mk. przy tym samym parytecie frachtowym. Ponieważ jakość jest naogół ta sama, więc niema właściwego wytłumaczenia tej różnicy. Firmy czeskie żądają za bukowy materjał tarty około 50 mk. loco czeska stacja załadowcza.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 1. 8. Notowania starych metali w zł. za kg. loco skład: Stara miedź 1.70—2.00; stary mosiądz 1.10—1.30; opiłki miedziane 0.90—0.95; opiłki mosiężne 0.75—0.90; odpadki blachy miedzianej 2.00—2.10; odpadki blachy mosiężnej 1.10—1.20; stary cynk 0.38—0.45; stary ołów 0.70—0.75; stare aluminjum 1.90—2.20; rotgus 1.30. Na rynku starych metali tendencja zniżkowa z powodu małego zapotrzebowania i braku chętnych do kupna.

Katowice, 1. 8. Surówka odlewnicza Nr. 1 „Huta Pokoju" oraz Górnośląskich Zjednocz. Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja: Towarzystwo dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z ogr. odp. w Warszawie, Al. Jerozolimskie 11, cena za tonę 220 zł. loco stacja wysyłająca.

Warszawa, 1. 8. Syndykat Drutu Miedzianego notuje za 1 kg. loco fabryka Warszawa lub Kraków w złotych: drut miedziany o przekroju 6, 10 i 16 mm.² przy odbiorze ponad 500 kg. 3.65, linka miedziana 3.85. Obecna cena elektrolitu cif Hamburg według notowań nowojorskich wynosi 11.30.

Berlin, 1. 8. (Urzęd.) Not. w R.M. za 100 kg.: Miedź elektrolityczna na dostawę cif Hamburg, Brema lub Rotterdam 105, orygin. Aluminjum hutnicze 98—99 proc. w blokach 190, — w sztabach walcowanych i ciągnionych 194, Nikiel czysty 98—99 proc. 350, Antymon Regulus 49—51, Srebro w sztabach ca. 900 za kg. 47½—49½, Złoto w woln. obrotach za 10 gr. 28—28.20, Platyna w woln. obrotach 1 gram 5—7.

Londyn, 1. 8. Srebro 16, — na dostawę 15¹⁵/₁₆, Złoto 84.11⁷/₈ dol. za 1 uncję.

Londyn, 1. 8. (Urzęd.) Not. metali w Ł. za tonę: Miedź standard per kasa 48½—48⁵/₈, — na 3 miesiące 48½—48⁵/₈, — Settl 48½, — Elektrolyt 51—52, — Best selected 50¼—51½, — Elektrowirebars 52, — Cyna Standard per kasa 135⁵/₈—135¾, — na 3 miesiące 137¼ do 137³/₈, — Settl 135¾, — Banka (obr. nieof.) 140¾, — Straits (obr. nieof.) 137, — Ołów zagran. dost. natychm. 18³/₁₆, — terminowa 18³/₁₆, — Settl 18¹/₈. Cynk zwykły dost. natychm. 16¹/₁₆, — ¹/₁₆, — Settl 16. Not. nieof.: Rtęć 22¾, Wolfram 16¼.

Stan cen wewnętrznych żelaza prętowego na poszczególnych rynkach wewnętrznych: Ceny z początku lipca 1930 r. w przeliczeniu na złote za 1.000 kg. w gatunku S. M.: Rumunja 559.15, Jugosławja 547.60, Węgry 646.70, Włochy 447.70, Austrja 426.80, Czechosłowacja 381.80, Niemcy: loco Oberhausen 304.30, — loco Gliwice 364, U. S. A. 311.80, Anglja 369.50, Polska 350, Francja około 282.80, Belgja 266.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 23 lipca 1930 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:		zł. gr.
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta)	Nr. 0	220.—
Surówka „Starachowicka" „	Nr. 1	215.—
Surówka „Starachowicka" „	Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany maszynowy)		155.—
Żelazo handlowe krajowe		350 +2%
Bednarka gorąco walcowana		422,5+2%
Bednarka zimno walcowana		—.—
Walcówka (drut okrągły od 5½—13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.)		398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej		432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.		525 +2%
Koks karwiński		67.—
Koks górnośląski twardy		50.80
Koks górnośląski miękki		50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński		67.—
„ górnośląski gruby		40.50
„ górnośląski kostka		42.—
„ dąbrowski gruby		38.10
„ dąbrowski kostka		39.60
Cegła ogniotrwała normalna		135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa		150.—
Glina ogniotrwała mielona		60.—
Mączka szamotowa		80.—
Zaprawa szamotowa		70.—
Kamień wapienny		7.—

NOTOWANIA CEN NA ARTYKUŁY TECHNICZNE.

Hurtownia pasów transm., szczeliw węży, narzędzi, „ZENIT", Kraków, Szpitalna 7, telefon 142-31 i 127-21.

		Zł
1.	Płyty uszczeln. na wys. ciśn. or. „The plate Rowanit"	5.80 1 kg.
2.	Rzemyki do szycia pasów	10.80 1 kg.
3.	Rzemyki do szycia chromowe	14.30 1 kg.
4.	Proszek karborundowy	3.20 1 kg.
5.	Pakunki konopne, graf.	3.20 1 kg.
6.	Kompozycja 83 proc. gwar.	7.40 1 kg.
7.	Pasy „Balatoid" n.p. 150 m/m. sz. × 5 przekł.	18.— 1 m.
8.	Bawełna do czyszczenia maszyn kolor. zagr.	1.28 1 kg.
9	Gwintowniki, rozwiertarki 35 proc. rab., inne art. na zapytanie.	

Odsprzedawcom rabaty!

CENY METALI.

według notowań giełdy londyńskiej w dniu 23 lipca 1930 r w złotych po kursie dnia za tonę metr.:

Aluminjum —, Antymon —, Cyna standard 5772, Cynk hutniczy 712, Miedź elektrolityczna 2199, Miedź standard 2028, Ołów miękki 774, Nikiel —, Rtęć 29029, Srebro za 1 kg. 93.

DRZEWO.

Katowice, 1. 8. Ceny w hurcie za 1 m.³ loco skład Katowice: belki 100, deski sosnowe 33, 40 i 50 — 85—90, kantówka do 12 cm. 100, powyżej 12 cm. 110, szalówka 70, łaty 95, stolarka 150—170, podłogowe 140, dębina 250—280, bukowe 110—120, kopalniaki do 12 cm. w czubie 32, ponad 12 cm. 33—35, opałowe 15—16; za 1 m. przestrz.: papierówka sosnowa 15, świerkowa 22—25; za 1 m.²: parkiety 14—16. Zapotrzebowanie słabe.

ZŁOTY W DNIU 1 SIERPNIA 1930 ROKU.

Gdańsk 57.53—57.68; Złoty 57.55—57.70; **Berlin** przekaz na Warszawę i Poznań 46.80—47.00; na Katowice 46.775—46.975; **Londyn** 43.30; **Medjolan** 214; **Nowy Jork** 11.23; **Paryż** 286.25; **Wiedeń** 79.19 do 79.47; **Zurych** 57.85.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG.

Starostwo Krajowe w Poznaniu odda budowę dwóch żelbetowych mostów w drodze pisemnego przetargu:

a) w kil. 4.94 szosy Inowrocław—Bydgoszcz, przez Szuyrnię, w świetle 7 mtr.;

b) w kil. 18.84 szosy Nakło—Mrocza, przez Rokitkę, w świetle 7 metr.

Projekty, ślepe kosztorysy oraz warunki wykonania budowy można przeglądać w godzinach 9—14 w Starostwie Krajowem (Aleje Marcinkowskiego 29), pokój 25, parter; kopję projektu, warunków i ślepy kosztorys na każdy z mostów wydaje się za 15.— złotych.

Wypełniony ślepy kosztorys oraz podpisane warunki na jeden lub oba mosty, w zapieczętowanej kopercie, z napisem: „Deklaracja do przetargu na budowę mostu przez N. N. w dniu 8. 8. 1930, odbyć się mającego", należy złożyć w Starostwie Krajowem do godz. 10-ej, 8 sierpnia b. r.

Do oferty na każdy z mostów należy dołączyć pokwitowanie Głównej Kasy Starostwa Krajowego z uiszczonego wadjum w wysokości 1.000,— zł. Budowa obu mostów może być przyznaną jednemu przedsiębiorcy, lub każdy most — innemu przedsiębiorcy.

Wybór oferenta, bez względu na wysokość oferowanej sumy, lub też nieprzyjęcie żadnej oferty, uzależnia się od Starosty Krajowego w Poznaniu.

Otwarcie ofert nastąpi o godz. 10-ej, 8 sierpnia 1930 r. w Starostwie Krajowem w Poznaniu, parter, pokój 25.

Starosta Krajowy.

———

W „Monitorze Polskim" i „Poznańskim Dzienniku Wojewódzkim" ogłasza się równocześnie

PRZETARG PUBLICZNY.

na dostawę lamp i armatury elektrycznej do gmachu Izby Skarbowej przy Wałach Batorego w Poznaniu.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 12 sierpnia 1930 r. o godzinie 11-ej przed południem. Złożenie ofert do godz. 10.45.

Wadjum 5 proc. Podkładki submisyjne w cenie 5.00 złotych wydaje oraz informacyj udziela niżej podpisany urząd.

Państwowa Inspekcja Budowlana Poznań—Miasto
Wały Kościuszki 3 (sutereny).

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY.

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót brukarskich w Głównym Dziedzińcu Zamku Królewskiego w Warszawie.

Ogólne warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu robót i dostaw w zakresie działania Min. Rob. Publ. można przeglądać w Kierownictwie Robót w Zamku Królewskim w godz. od 9 do 12-ej.

Oferty zestawione na otrzymanych w Kierownictwie Robót egzemplarzach ślepych kosztorysów, z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5% sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Do przetargu na roboty brukarskie w Zamku Królewskim", należy składać najpóźniej do godz. 12-ej w dniu 7 sierpnia 1930 r. w Biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie — ul. Długa Nr. 50, bezpośrednio poczem nastąpi otwarcie ofert.

Dyrektor: (—) T. Szanior.

DOSTAWA RÓŻNYCH PRZEDMIOTÓW.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Sanitarnego w Warszawie na Powązkach, zakupi w drodze przetargu nieograniczonego ofertowego w większych ilościach następujące przedmioty:

Płótno gumowe, opaski uciskające Singera, nosze polowe, narzędzia chirurgiczne, skrzynie drewniane okute i beczułki blaszane na wodę.

Po bliższe szczegóły, dotyczące ilości, opisów technicznych i obejrzenie wzorów, należy zwracać się do Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Sanitarnego w godzinach urzędowania. Oferty z napisem „Przetarg nieograniczony L. 4084-30" opieczętowane i zalakowane z dołączeniem kwitu Centralnej Kasy Państwowej na złożone 3 procent wadjum od sumy ogólnej oferowanej należy składać w Wojskowym Zakładzie Zaopatrzenia Sanitarnego do dn. 11 sierpnia 1930 r. do godziny 10-ej, w którym to dniu i w tymże Zakładzie odbędzie się rozprawa ofertowa.

Firmy, które dołączą do oferty zaświadczenie o popieraniu prac Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, przy równych ofertach uzyskują pierwszeństwo.

Zastrzega się prawo zmiany ilości zakupowanych przedmiotów, swobodę w ocenie i wyborze ofert i w razie potrzeby przeprowadzenie przetargu ustnego.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Publiczny przetarg ofertowy rozpisuje Dyrekcja Robót Publ. Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy na roboty blacharskie w gmachu państwowym przy ul. Długiej Nr. 15.

Ślepe kosztorysy, warunki przetargu oraz przepisy o oddawaniu państwowych dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych otrzymać można w Dyrekcji Robót Publicznych Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy, Długa Nr. 50 II p. w godzinach urzędowych za opłatą 5 zł.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na roboty blacharskie w gmachu państwowym przy ul. Długiej Nr. 15", wraz z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5% sumy oferowanej, składać należy do dnia 11 sierpnia 1930 r. godz. 12 w południe w biurze Dyrekcji Robót Publicznych Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy przy ul. Nowowiejskiej Nr. 45 parter.

Za komisarza Rządu m. st. Warszawy
w z. p. o. Dyrektora inż. **L. Kinowski.**

PRZETARG PUBLICZNY

na prace pobudowania wału w Związku Wałowym niziny świeckiej. Prace obejmują budowę wału długości 7,0 km. Projekt budowy wału wyłożony jest do wglądu w Starostwie w Świeciu pokój 11, gdzie również zainteresowane Firmy nabyć mogą wzór kosztorysu oraz umowy, jak i szczegółową warunki budowy za opłatą 20 złotych.

Oferty mogą być składane osobiście lub pocztą w zapieczętowanych kopertach z napisem jak w nagłówku podano, do 12 sierpnia godz. 12.30, w którym to dniu o godz. 13-tej odbędzie się otwarcie ofert.

Firmy uczestniczące w przetargu muszą do terminu składania ofert złożyć w Kasie Komunalnej przy Starostwie w Świeciu wadjum w wysokości 3% oferowanej kwoty przetargowej. Wadjum składać należy w gotówce lub w papierach wartościowych o popularnej pewności. Pomorski Urząd Wojewódzki w Toruniu zastrzega sobie dowolny wybór przedsiębiorcy wzgl. nieuwzględnienie żadnej z złożonych ofert.

Starosta powiatowy: (—) **Kowalski.**

PRZETARG.

Starostwo Krajowe Pomorskie w Toruniu, ul. Mostowa 13, ogłasza przetarg pisemny na roboty ziemne, murarskie, betonowe, żelazo-betonowe i ciesielskie, przy budowie zakładu dla wychowanków w Chojnicach.

Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem zewnątrz „Budowa zakładu dla wychowanków w Chojnicach" należy złożyć do dnia 12 sierpnia br. godzina 12-ta w Wydziale I. Starostwa Krajowego.

Oferty należy składać na oryginalnych formularzach kosztorysowych, które wraz z warunkami przetargu nabyć można w Wydziale Budowlanym Starostwa Krajowego za opłatą 10.— złotych, gdzie również można przejrzeć projekt budowy.

Wadjum w wysokości 5.000 zł w gotówce lub państwowych papierach wartościowych należy złożyć w Głównej Kasie Krajowej a odnośny kwit dołączyć do oferty.

Starostwo Krajowe Pomorskie zastrzega sobie prawo oceny i dowolnego wyboru oferenta.

Starosta Krajowy Pomorski (—) Łacki.

WEZWANIE DO SKŁADANIA OFERT

Komenda Poligonu Szkoły Strzelania Artylerji w Podgórzu k/Torunia zamierza oddać w drodze przetargu ofertowego dzierżawę prawa zbiórki odpadków i resztek po pociskach na terenie poligonu w Podgórzu na przeciąg jednego roku.

Oferty z podaniem oferowanej ceny dzierżawnej muszą wpłynąć do Komendy Poligonu do dnia 1 3sierpnia 1930, godziny 10.

Wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy należy składać u oficera płatnika Pułku Manewrowego Artylerji w Podgórzu k/Torunia. Dowód złożonego wadjum dołączyć do oferty.

Oferty ostemplowane należy przesyłać w zamkniętej kopercie z napisem „Zbiórka szmelcu".

Otwarcie ofert w dniu 13 sierpnia 1930 o godz. 10 w Komendzie Poligonu, przez komisję przetargową.

Zastrzega się ewentualną tajność rozprawy komisji przetargowej do uznania komisji przetargowej.

Zastrzega się przyjęcie ofert nietylko najwięcej dającej osoby (instytucji), ale i instytucji (osoby), dającej maximum gwarancji moralnej solidnego zachowania wszystkich warunków dzierżawy.

Do wglądu w Komendzie Poligonu:

1) projekt umowy dzierżawnej,

2) wzór oferty, której użycie obowiązuje.

Tamże również ewentualne ustne informacje.

Oferty nieprzyjęte pozostaną bez odpowiedzi.

Komendant Poligonu: (—) **Kądziołka,** major.

Magistrat miasta Katowic rozpisuje niniejszem

PRZETARG

na materjały wodociągowe i to na rury kuto-żelazne, lano-żelazne i kształtki kuto-żelazne.

Zainteresowane firmy zechcą się zgłosić w biurze Zarządu Zakładów Miejskich przy ul. Wojewódzkiej 60, gdzie otrzymają zestawienie potrzebnych materjałów.

Termin składania ofert wyznacza się na dzień 11 sierpnia, godz. 10-tej przed południem w Zarządzie Zakładów Miejskich.

Magistrat.

PRZETARG.

na wykonanie prac budowlanych wewnętrznych przy budowie nowego chlewa dla świń i zbiornika nawozu w rzeźni miejskiej.

Patrz skrzynka na przetargi w ratuszu przy ul. Pocztowej 2.

Magistrat miasta Katowic.

Magistrat miasta Mikołowa rozpisuje niniejszem publiczny

PRZETARG OFERTOWY.

na wykonanie budowy szkoły powszechnej 17-to klasowej, t. zn. na wykonanie prac ziemnych, murarskich, betonowych i żelbetowych, ciesielskich i dekarskich.

Oferty wraz z warunkami przetargu, które będą stanowiły integralną część umowy, podpisane przez oferentów, należy wnosić do Magistratu w Mikołowie w zapieczętowanych kopertach z napisem:

„Oferta na wykonanie budowy szkoły powszechnej w Mikołowie, w stanie surowym" do dnia 8 sierpnia b. r. godziny 12-tej w południe, w którym to dniu i godzinie nastąpi otwarcie ich w obecności ew. przybyłych oferentów lub ich zastępców.

Do ofert należy dołączyć kwit kasy Miejskiej na złożone wadjum odpowiadające punktowi 7-miu warunków przetargu. Oferty złożone po terminie, poprawione, bez wadjum, lub nie na oryginalnych formularzach, nie będą brane pod uwagę.

Magistrat zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferenta bez względu na wysokość ofert, ew. unieważnienie całego przetargu bez podania powodów, tudzież podziału rozpisanych robót.

Rysunki, warunki i ślepe kosztorysy są do przejrzenia w Miejskim Urzędzie Budowlanym, ratusz pokój nr. 8 i tamże za opłatą trzydziestu złotych do nabycia.

Mikołów, dnia 26 lipca 1930 r.

Magistrat. (—) **Drzazga,** zast. burmistrza.

Magistrat miasta Rybnika rozpisuje niniejszem

PUBLICZNY PRZETARG

ofertowy na wykonanie specjalnych robót stolarskich w chłodni przy nowej rzeźni miejskiej.

Oferty składać należy do dnia 7 sierpnia 1930 r. do godziny 10-ej.

Co do dalszych szczegółów patrz tablicę ogłoszeń w Magistracie, ulica Gimnazjalna 1.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza

PRZETARG.

na dostawę umeblowania dla państwowych gimnazjów w Lublińcu i Mikołowie. Bliższe szczegóły w Wojewódzkiej Gazecie Urzędowej.

Za Wojewodę:
Naczelnik Wydziału (—) Dr. Saloni.

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę domów urzędniczych w Sosnowcu, przy ul. Prezydenta Mościckiego.

Prace obejmują roboty ziemne, murarskie, żelazo-betonowe, tynkarskie, ciesielskie, stolarskie, szklarskie, blacharskie i dekarskie, kowalskie i ślusarskie, malarskie, zduńskie i izolacyjne.

Projekt budowy wyłożony jest do wglądu w Zakładzie Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Królewskiej Hucie, Oddział Budowlany, pokój 112, gdzie również zainteresowane firmy nabyć mogą formularze ofertowe, oraz ogólne warunki budowy za opłatą 20 złotych.

Oferty mogą być składane osobiście lub pocztą w zapieczętowanych kopertach z napisem jak w nagłówku podano, do 11 sierpnia br. godz. 11, w którym to dniu o godz. 12-ej odbędzie się otwarcie ofert.

Firmy uczestniczące muszą do terminu składania ofert złożyć w kasie Z. U. P. P. w Król. Hucie wadjum w wysokości 25.000 złotych w myśl przepisów o powierzaniu robót § 8.

Oferty niepoparte złożeniem przepisanego wadjum, nie będą rozpatrywane.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Królewskiej Hucie zastrzega sobie dowolny wybór oferenta wzgl. nieuwzględnienia żadnej ze złożonych ofert.

Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Królewskiej Hucie.

Dr. A. Gunia, prezes. **Fr. Szczur**, w z. dyrektor.

Ogłasza się

PRZETARG OFERTOWY

na budowę 7-kl. szkoły w Kochawinie-Rudzie.

Kosztorysy ślepe otrzymać można w Kierownictwie szkoły w Kochawinie-Rudzie za 20 zł, tamże przeglądnąć plany budowy i ogólne warunki w dniach 4, 5 i 6 sierpnia 1930 od godz. 9 do 13.

Oferty w zamkniętych kopertach należy składać w Kierownictwie szkoły w Kochawinie-Rudzie, zaś wadjum w wysokości 5 proc., w gotówce lub papierach pupilarnych w Radzie Szkolnej Powiatowej w Żydaczowie do dnia 12 sierpnia 1930 r. godz. 10 przed południem, poczem o godz. 13 nastąpi w Kochawinie otwarcie ofert.

Kochawina-Ruda 28 lipca 1930.

Komitet Budowy.

OGŁOSZENIE O PRZETARGU.

Wydział Powiatowy Sejmiku Włodzimierskiego ogłasza przetarg ofertowy na budowę mostu drewnianego zazębionego syst. Rechniewskiego przez rzekę Ług pod wsią Zimne na drodze wojewódzkiej Nr. 5 Włodzimierz—Poryck—Milatyn, o rozpiętości w świetle 3×12,5 m.

Przetarg odbędzie się dnia 9 sierpnia 1930 r. o godzinie 10-tej w Sejmiku Włodzimierskim.

Warunki przetargu i ślepe kosztorysy otrzymać (za zwrotem kosztów druku w sumie 2 zł) oraz plany oglądać można w biurze Powiatowego Zarządu Drogowego we Włodzimierzu w godzinach urzędowych.

Włodzimierz, dnia 26 lipca 1930 r.

Wydział Powiatowy Sejmiku Włodzimierskiego.

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy

PRZETARG PUBLICZNY

na roboty związane z kanalizacją i odnowieniem Zakładu dla Głuchoniemych w Lublińcu z terminem wniesienia ofert do dnia 8 sierpnia 1930 r. o godz. 11-tej.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych gmach Urzędu Wojewódzkiego IV piętro, pokój 805.

Za Wojewodę:
(—) Dr. Kaufman, w z. Naczelnika Wydziału R. P.

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę 2-ch domów mieszkalnych w Wełnowcu (budynek A i B).

Oryginalne formularze na oferty, które wraz z warunkami technicznemi i planami wykonawczemi nabyć można w Kasie gminnej w Wełnowcu w godzinach urzędowych od 8-ej do 12 należy wypełnione składać w Urzędzie Gminnym w Wełnowcu w zapieczętowanych kopertach ,na każdy budynek zosobna, z napisem „Oferta na budowę domu mieszkalnego A wzgl. B w Wełnowcu" do dnia 8 sierpnia 1930 r. godz. 12, o której nastąpi otwarcie ofert w biurze niżej podpisanego. Przy otwarciu kopert oferenci wzgl. ich zastępcy mogą być obecni.

Nie będą rozpatrywane oferty wniesione po terminie, na nieoryginalnych formularzach, uzupełnione jakiemikolwiek dopiskami lub tylko częściowo wypełnione oraz niepodpisane.

Gmina Wełnowiec zastrzega sobie prawo wolnego wyboru oferenta oraz prawo do unieważnienia przetargu częściowo lub w całości, bez podania powodów.

Wełnowiec, dnia 28 lipca 1930 r.

Zarząd gminy: **Broll**, naczelnik gminy.

PRZETARG OFERTOWY

Państwowe Kierownictwo Budowy Mostu w Skawinie rozpisuje niniejszem przetarg ofertowy na dostawę 372.3. mb. poręczy żelaznych na zabezpieczenie dojazdów do mostu żelaznego w Skawinie. Otwarcie ofert nastąpi dnia 7 sierpnia 1930 w kancelarji Kierownictwa Budowy Mostu w Skawinie, o godzinie 9-ej przed południem, gdzie można otrzymać przedtem bliższe informacje.

Kierownik budowy: **Inż. J. Horn** mp.

———

PRZETARG BUDOWLANY.

Zarząd Związku Międzykomunalnego dla budowy i utrzymania Wojewódzkich Zakładów Opieki Społecznej ogłasza przetarg publiczny, ofertowy na budowę Domu Dziecka im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Wilnie przy ul. Antokolskiej Nr. 143 o kubaturze 10205.50 m^3.

Formularze ofertowe (ślepe kosztorysy w cenie po 5 zł za egzemplarz) i bliższe wyjaśnienia otrzymać można w godzinach od 18—20 w Magistracie m. Wilna, p. Nr. 18.

Wadjum w wysokości 20.000 w gotówce i papierach wartościowych państwowych według kursu giełdy warszawskiej z dnia poprzedzającego należy składać w Komunalnej Kasie Miejskiej na rachunek Zarządu Związku w zapisach hipotecznych przy ofercie. Weksle i listy gwarancyjne są wykluczone.

Ostateczny termin wnoszenia ofert (Magistrat, pokój Nr. 18) w zamkniętych i zapieczętowanych kopertach z dowodem uiszczenia wadjum mija 11 sierpnia 1930 roku godz. 12-ta, poczem nastąpi ich otwarcie.

Zarząd Związku zastrzega sobie prawo wyboru oferty według uznania i niezależnie od wyniku przetargu, powierzenie firmie tylko części robót, oraz prawo unieważnienia przetargu.

Zarząd Związku.

———

Pełnomocnik Ogólno-Związkowego Stow. Kulturalnej Łączności z zagranicą przy Pełnomocnym Przedstawicielstwie ZSRR. w Polsce niniejszem komunikuje, iż Charkowski Okręgowy Komitet Wykonawczy Rady Robotniczo-Włościańskich i Czerwonoarmiejskich Delegatów oraz Komitet Wykonawczy Rady Miejskiej m. Charkowa ogłosiły międzynarodowy

KONKURS

na projekt budowy gmachu Ukraińskiego Państwowego Teatru w Charkowie (ze studjami muzycznemi, artystycznemi i t. d.). Gmach obliczony ma być na 4000 miejsc.

Prace uznane za najlepsze zostaną nagrodzone jak następuje:

I. — 10.000 rub.
II. — 8.000 rub.
III. — 6.000 rub.
IV. — 5.000 rub.
V. — 4.000 rub.
VI. — 3.000 rub.
VII, VIII, IX po 2.000 rub.
X, XI i XII po 1.500 rub.

Uwaga. Nagrody zostaną wypłacone w krajowej walucie autora pracy.

Warunki konkursu można otrzymać w Pełnomocnym Przedstawicielstwie ZSRR w Warszawie, a także w Konsulacie ZSRR we Lwowie.

W sprawie konkursu należy zwracać się do Ogólno-Związkowego Stowarzyszenia Kulturalnej Łączności z zagranicą w Charkowie pod adresem: Charków, ul. Sadowo-Kalikowska Nr. 7.

Sprzedaż - dzierżawy - personel - zastępstwa

„PERŁA"

motor naftowo-benzolowo-benzynowy o sile 5 KM. na podwoziu lub bez, pierwszorzędnej marki i konstrukcji, zastosowany do napędu młocarni, sieczkarni, wirówek, cyrkularki, pomp, światła elektrycznego, betoniarek, wind budowlanych, warsztatów mechanicznych i t. p. 9046

ze składu tanio do sprzedania

Zgłoszenia pod „PERŁA 5 KM." do Biura Ogłoszeń „Prasa" Kraków, Karmelicka No. 16.

96 sztuk rur mosiężnych

kondensacyjnych po 5,5 mtr. długich, 35 mm. zewn. ∅, 32,5 mm. wewn. ∅,

80 sztuk rur miedzianych

kondensacyjnych po 4,2 mtr. długich, 29 mm. zewn. ∅, 27 mm wewn. ∅, natychmiast do sprzedania. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9050.

Do sprzedania lokomobila Lanza 28-34-42 PS.

trak walcowy całopienny 850 i 450 m/m — **ostrzarka automatyczna do pił — piły wahadłowe i tarczowe — motory Diesel'a** leż. od 6 do 25 P. S. — **motory spalin.** benzynowe leż. 8 P. S. — **motory do łodzi** 12 i 30 P. S, — **agregat** na światło syst. Bosch'a 1 kw. — **łodzie motorowe** 9 i 12 m. — **dynamomaszyny** 110 V 23 A. i 220 V. 10 A. 9047

EPP, GÖRLICH & CO., STUTTHOF—GDAŃSK.

Na sprzedaż **parowa maszyna** marki „PAUKSZ" o sile 40 K. M. oraz **kocioł parowy** marki „Paulus Poznań 6" A. P. używane w dobrym stanie za cenę 7,000 złotych. Powyższe zamienię na motor ropowy, o sile od 16—25 K. M. na gaz ssany nie wykluczone, może być używany, lecz w stanie dobrym. Oprócz tego mam różne inne maszyny i t. p. po byłej gorzelni, cena według ugody. 9083

WILHELM SEROKA, Gąski poczta Parchanie, powiat Inowrocław

Z powodu zmiany przedsiębiorstwa jest natychmiast w całości lub częściowo do sprzedania na dogodnych warunkach

kompletne urządzenie fabryki płatków ziemniaczanych

z produkcją 1200 ctn. na dobę. Oferty za nr. 9064 do Admin. „Rynku Met. i Masz.", Poznań, Wielka 10.

2 WALCE

900 m/m średn. i 2600 m/m długości walca, odpowiednie dla fabryki płatków ziemniaczanych lub do różnych innych celów natychmiast tanio do sprzedania. (Czopy łożysk zaopatrzone są w obrotowe flansze dla przepuszczania pary celem ogrzewania walcy).
9059 **FIMMEL, NOWY-TOMYŚL (WLKP.).**

9074 **Lokomobila** Wolfa, stacjonowana, kocioł wyciągalny, 1901, siła 33/42/51 KM., 7 atm., zdolna do natychmiastowego ruchu, natychmiast do oddania, cena 8.000.— zł. **Inż. Marjan Rowecki, Poznań, Pl. Wolności 3.**

Kompl. urządzenie

na wyrób palników KOSMOS 10" z maszynami i narzędziami, kompletne urządzenie na wyroby blaszane korzystnie na sprzedaż 9084

M. Szarzyński, Bydgoszcz, ul. Poznańska 29.

Wolne miejsce.

Młocarnia motorowa „Lehnigk"

prawie nowa, mało używana, o wydajności 15—20 ctr. zboża gotowego i oczyszczonego, przy zużytkowaniu siły 6—8 P. S., jest zaraz tanio do sprzedania także na spłaty ratalne. 9096

OTTO FIMMEL, Maschinenfabrik, Nowy-Tomyśl. Telefon 39.

MOTORY I DYNAMOMASZYNY **ELEKTR. NOWE I UŻYWANE NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO! WARSZTATY REPERACYJNE.**

9082 **Wytwórnia rozruszników, regulatorów, przełączników z gwiazdy w trójkąt, kollektorów INŻ. J. REICHER i S-ka, Łódź,** Południowa 28 **Tel. 21.000**

Lokomobila przewoźna 9615

24 HP. w ruchu, w bardzo dobrym stanie z roku 1913 angielska. Sprzeda tartak **inż. LISOWSKIEGO w RABCE**

Przedsiębiorstwo w Poznaniu **szuka robót dla dwóch tokarek** 1000 i 1500 mm. długich. Oferty uprasza się do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8992

Egzaminowany mistrz ślusarski

biegły w pracach tokarskich, naprawy maszyn rolniczych i samochodów, posiadający prawo jazdy, przyjmie stosowną posadę. Miejscowość obojętna. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 9049.

Przedstawicieli

na województwo Poznańskie, Pomorskie, Śląskie, Warszawskie, Lubelskie, Wileńskie i Łódzkie, **poszukuje poważna fabryka ciast, biszkoptów, cukrów itd.**

Zgłoszenia do administracji „Kupca" w Poznaniu pod nr. 6403.

KUPNA

„R. Met".

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW.

CENY OGŁOSZEŃ: ¹/₁ str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, ⅛ str. 25 zł, ¹/₁₆ str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III. str. 30% dopłaty. Artykuły opisowe z dopłatą 100%. Klisze autotypje z wyraźnych fotografij dostarcza się po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Do Niemiec oblicza się ¹/₁ str. 150,— Rm., ½ str. 80,— Rm., ¼ str. 45,— Rm., ⅛ str. 25,— Rm., ¹/₁₆ str. 15,— Rm. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.